



भारत का राजपत्र

The Gazette of India

असाधारण

EXTRAORDINARY

भाग III—खण्ड 4

PART III—Section 4

प्राधिकार से प्रकाशित

PUBLISHED BY AUTHORITY

सं. 347]

नई दिल्ली, बृहस्पतिवार, दिसम्बर 30, 2010/पौष 9, 1932

No. 347]

NEW DELHI, THURSDAY, DECEMBER 30, 2010/PAUASHA 9, 1932

महापत्तन प्रशुल्क प्राधिकरण

अधिसूचना

मुम्बई, 23 दिसम्बर, 2010

सं. टीएएमपी/32/2010-वीपीटी.—महापत्तन न्यास अधिनियम, 1963 (1963 का 38वां) की धारा 48 के द्वारा प्रदत्त शक्तियों का प्रयोग करते हुए, महापत्तन प्रशुल्क प्राधिकरण एतद्वारा, मैकेनाइज्ड के द्वारा विशाखापट्टनम पत्तन न्यास पर लौह-अयस्क के प्रहस्तन करने के लिए, अग्रिम प्रशुल्क निर्धारण करने हेतु, प्राधिकरण द्वारा अधिसूचित अधिसूचना सं. टीएएमपी/52/2007-विविध दिनांक 26 फरवरी, 2008 के महापत्तन पर अग्रिम प्रशुल्क निर्धारण दिशा-निर्देश का अनुपालन करते हुए, विशाखापट्टनम पत्तन न्यास से प्राप्त प्रस्ताव को संलग्न आदेशानुसार निपटाता है।

महापत्तन प्रशुल्क प्राधिकरण

मामला सं. टीएएमपी/32/2010-वीपीटी

विशाखापट्टनम पोर्ट ट्रस्ट

....

आवेदक

आदेश

(नवम्बर, 2010 के 29वें दिन में पारित किया गया)

विशाखापट्टनम पोर्ट ट्रस्ट के आंतरिक बंदरगाह में वेस्ट क्यू-१ (डब्ल्यू क्यू-१) बर्थ के डिजाइन, निर्माण, वित्तीय, प्रचालन और स्थानांतरण (डीबीएफओटी) के आधार पर यांत्रिक संभलाई सुविधाओं के लिए अपक्रंट टैरिफ के नियतन के संबंध में विशाखापट्टनम पोर्ट ट्रस्ट (वि पो ट्र) से एक प्रस्ताव 17 जुलाई, 2010 प्राप्त हुआ।

2.1. पोत, सङ्क परिवहन एवं राजमार्ग मंत्रालय (एमएसआरटीएच) ने उसके पत्रव्यवहार दिनांक 12 फरवरी, 2008 के सं.पीआर-14019/25/2007-पीजी द्वारा महा पत्तन न्यास के पब्लिक प्राईवेट पार्टिसिपेशन (पीपीपी) प्रोजेक्ट्स के अपफ्रंट टैरिफ के निर्देशों की घोषणा की। महा पत्तन न्यास अधिनियम 1963 की धारा 111 के अंतर्गत एमएसआरटीएच के निदेशों के अनुपालन में इस प्राधिकार ने अपफ्रंट टैरिफ सेटिंग्स के निर्देशों को भारत के राजपत्र में 26 फरवरी 2008, सं. टीएमपी/52/2007-विविध में अधिसूचित किया गया।

2.2. तदपश्चात वी पो ट्र ने दिनांक 22 जुलाई 2010 के पत्र द्वारा विद्युत की यूनिट दर को प्रमाणित करने के लिए हाल ही के विद्युत बिल के प्रति प्रेषित की साथ ही सिविल दर के प्राक्कलन के लिए अपनाये जानेवाले आधार के साथ दर विश्लेषण और अभियंता विभाग की पोर्ट के दर सूची भी भेजी।

3.1. प्रस्ताव की मुख्य विशेषताएँ निम्नानुसार हैं

(I). उच्चत्तूकूपू-1 बर्थ के यांत्रिकारण में निम्न शामिल हैं :

- (a). ऊपर हाउस पर योगनों द्वारा प्राप्त कार्डों की उत्तराई और उसी को 15 दिनों तक स्टॉक यार्ड में भंडारण के लिए रक्खानांतरण करना।
- (b). स्टॉक यार्ड से वापसी और जलयानों पर ध्वना।

(II). भौतिक विशेषताएँ :

- (क). प्रस्तावित बर्थ की - 280मी.
लंबाई
- (ख). अप्रान की चौड़ाई - 22.5मी.
- (ग). ड्राफ्ट - वी पी टी के ड्रेजिंग योजनाओं के सिंकरनैजिंग करते हुए (-) 16.10मी. के ड्रॉफ्ट जलयानों को आने के लिए।

(III). भूमि का आवंटन :

- (क). बर्थ के इस्ट साईड से नार्थ साईड के बेकप एरिया पर माल भंडारण तथा संबद्ध सुविधा जैसे प्रचालन / प्रशासनिक भवन / अप्रोच रोड / ऊपर हाउस और कन्वेयर गेलरीज़ आदि के लिए प्रस्तावित 28.87 एकड़ (1,16,864 वर्ग. मी.) क्षेत्र की भूमि के आवंटन का प्रस्ताव किया गया।।
- (ख). आवंटन के रम में कुल क्षेत्र में से, 18.0 एकड़ की भूमि अर्थात् 72,864 वर्ग मी. भूमि को माल भंडारण के लिए प्रस्तावित किया जाएगा।

(IV). अधिकतम टर्मिनल क्षमता :

(क). अधिकतम क्वे क्षमता:

अधिकतम क्वे क्षमता 8712550 पर निर्धारित की गई । (प्रति वर्ष 8.71 मिलियन टन)

- 45,000 डीडब्ल्यूटी और 45,001 से 80,000 डीडब्ल्यूटी तक जलयान की शेयर 50:50 के अनुपात में निर्धारित किया गया । आंतरिक बंदरगाह और बाह्य बंदरगाह दोनों में निर्धारित करते हुए कुल लोहा अयस्क प्रोजेक्शन को 84:16 के अनुपात में विचार करने के लिए आगे उपभोक्ताओं की आवश्यकता के अनुसार बाह्य बंदरगाह और आंतरिक बंदरगाह में पेनामैक्स जलयान का ज्तरन किया जाएगा ।
- आंतरिक बंदरगाह में 14 मी. ड्राफ्टवाले जलयानों को ठहराने का प्रबंध है इस बर्थ पर केपासार्इज जलयानों को नहीं ठहराया जाती ।
- निर्देशों में निर्धारित प्रतिवेदन के अनुसार, 45,000 डीडब्ल्यू तक के जलयानों पर उत्पादन शिप दिवस में लोहा अयस्क लदान उत्पाद 25,000 टन प्रति दिन निर्धारित किया गया है ।
- दो शिप लोडर्स के निर्देशों के आधार पर पेनामैक्स जलयानों के लिए शिप दिवस उत्पादन 55,000 टन तक निर्धारित किया । पोर्ट ने प्रति दिन जमीन पर 43,200 टन शिप के उत्पादन दिवस के प्रस्ताव पर निर्देशों के अनुसार एक शिप लोडर के अलावा 2 शिप लोडर को ठहराने के लिए निर्धारित किया गया । प्रति घंटे (टीपीएच) पर 3000 टन संभलाई करने एक शिप लोडर के आगमन पर 43200 टन के शिप दिवस उत्पादन / दिवस निम्न प्रकार के परिकलन दिया गया ।

$$3000 \text{ टीपीएच} \times 60\% \text{ प्रचालन योग्यता} \times 24 \text{ घंटे} = 43200 \text{ टीपीएच}$$

- तदनुसार,(एमटीपीए) प्रति वर्ष 8.71 मिलियन टनों का अधिकतम क्वे क्षमता निर्धारित किया गया ।

(ख). अधिकतम यार्ड क्षमता :

- परियोजना को ध्यान में रखते हुए 1,16,864 स्के.मी. की भूमि को छोड़कर, विशेष प्रयोजन के लिए 72,864 स्के.मी. की भूमि को स्टॉक यार्ड विकास पर उपयोग किया जाएगा ।
- निर्देशों में निर्धारित भंडारण मानदंड के अनुसार 15 टन प्रति वर्ग मी पर स्टेकिंग फेक्टर निर्धारित किया जाएगा ।
- निर्देशों के अनुसारप्लॉट आवर्तन 12 दिन और 25 दिनों निशुल्क अवधि के लिए रखा है । उसके अनुसार, पोर्ट ने 14:3 के अनुपात पर विचार किया जाएगा । यह बताया है कि दुबला समय नार्म को 21 दिनों के लिए, स्टॉक यार्ड का आप्टिमल उपयोग करने और कार्गो को तुरंत आवर्तन पर यह 14:3 के अनुपात पर प्लॉट आवर्तन दिया जाता है
- तदनुसार, एमटीपीए 7.66 आप्टिमल यार्ड क्षमता निर्धारित किया गया ।

(ग). अधिकतम टर्मिनल क्षमता :

अधिकतम व्यवस्था क्षमता और अधिकतम यार्ड क्षमता कम होने के कारण 7.66 एमटीपीए में अधिकतम क्षमता टर्मिनल का विचार किया ।

(V). पूँजी दर :

- परियोजना के अनुमानित पूँजी लागत रु. 272.43 करोड़ प्राक्कलित की गई है । पूँजी दर का ब्रेक अप निम्नानुसार है :

(रूपया लाखों में)

क्र सं.	विवरण	अनुमानित पूँजी दर
(i).	सिविल दरें	
1.	भंडारण यार्ड का विकास	1941.89
2.	कार्यशाला क्षेत्र भवन	35.13
3.	विद्युत उप स्टेशन भवन	41.92
4.	रेलवे लाइन, साइरिंग्स एवं स्टेकर के लिए प्रतिष्ठापन, रिकलेमर एवं शिप लोडर	1375.41
5.	अप्रोच सड़कें	5 5.15
6.	कन्वेयर गेलरीज	29 5.09
7.	ट्रान्सफर टवर्स	6.70
8.	डंपर हाऊसेस	24 9.06
9.	फुटकर, पानी आपूर्ति, प्रशासनिक भवन, विद्युत नियंत्रण कक्ष, भंडार, आदि.	179.11
	उप-कुल	10740.46
(ii).	यांत्रिक उपकरण	
1.	टिवन वेगन टिप्पलर - 1.	2447.19
2.	स्टेकर सहित रिकलेमर - 3000 टी पी एच	6523.58
3.	शिप लोडर 3000 टी पी एच - 1.	2468.72
4.	बेल्ट कन्वेयर - 1600 मि.मी. चौड़ाई	2098.24
5.	बेल्ट कन्वेयर- 1200 मि.मी. चौड़ाई	975.48
6.	मेटल डिटेक्टर और तराजू (4+2.)	56.65
7.	पे लोडर्स - 4.	135.95
8.	कार्यशाला उपकरण	113.30
9.	विद्युत शक्ति एवं नियंत्रण स्विच गेयर्स	386.34
	उप-कुल	15205.45
(iii).	फुटकर घमार - [(i). + (ii) का 5%] अर्थात् 5% * (10740.46 + 15205.45)	1297.30
	परियोजना की कुल पूँजी दर [(i) + (ii) + (iii)]	27243.21

- पोर्ट ट्रस्ट ने मानदंड के अनुसार निर्धारित संभलाई उपकरणों को, अर्थात् पे लोडर्स, बेल्ट कन्वेयर, मेटल डिटेक्टर, कार्यशाला उपकरण और विद्युत शक्ति एवं नियंत्रण स्विच गेयर्स का पूँजी लागत निर्धारण के लिए प्रस्तावित कियां ।
- 1 जनवरी 2010 से सिविल कार्यों का प्राक्कलन अनुलग्नक दरों के आधार पर किया जाए । जो मद अनुलग्नक दरों के अंतर्गत नहीं है उसको जनवरी 2010 से वर्तमान बाजार दरों पर विचार किया जाएगा । बजट प्रस्ताव के अनुसार यांत्रिक उपकरणों का प्राक्कल किया जाएगा ।

(VI). प्राक्कलित पूँजी लागत पर 16% पर केपिटल एंप्लाइड पर रिटन (आरओसीई) करने ।

(VII). वार्षिक प्रचालन दर :

निर्देशों के मानदंड के अनुसार वार्षिक प्रचालन दर का प्राक्कलन ।

(रूपया लाखों में)				
क्र सं.	ग्रूप	मानदंड	कार्य	रकम
(i).	विद्युत	प्रति टन 1.4 यूनिट (विद्युत रु. 6.20 यूनिट दर)	1.4 * 6.20 * 76.58 लाख टन	664.72
(ii).	मरम्मत और अनुरक्षण			
	(क). सिविल परिसंपत्तियाँ	सभी सिविल परिसंपत्तियों की लागत का 1%	1% * रु. 10740.46 लाख	107.40
	(ख). उपकरण	सभी यांत्रिक एवं विद्युत उपकरणों की लागत का 2%	7% * रु. 15205.45 लाख	1064.38
(iii).	बीमा	कुल स्थिर परिसंपत्ति नियत मूल्य का 1%	1% * रु. 27243.21 लाख	272.43
(iv).	मूल्यहास			
	(क). सिविल संरचना	कंपनी अधिनियम के अनुसार	3.34% * रु. 10740.46 लाख	358.73
	(ख). यांत्रिक एवं विद्युत उपकरण		10.34% * रु. 15205.45 लाख	1572.24
(v).	लाइसेंस शुल्क			
	(क). भंडारण क्षेत्र	प्रति वर्ग मी. के लिए रु. 226.28.	72864 वर्ग मी.	
	(ख). कन्चेर कॉरिडर		24076 वर्ग मी.	
	(ग). डंपर हाऊस एवं अन्य संरचना		19924 वर्ग मी.	
	कुल		116864 वर्ग मी. * रु. 226.28/ वर्ग मी.	264.44
(vi).	अन्य व्यय	कुल नियत परिसंपत्ति मूल्य का 5%	5% * रु. 27243.21 लाख	1362.16
		कुल प्रचालन दर (i से vi)		5666.50

(VIII). वार्षिक राजस्व की आवश्यकता:

क्र. सं.	विवरण	रूपया लाखों में
1.	कुल वार्षिक प्रचालन दर	5666.50
2.	नियोजित पैंची	27243.21
3.	नियोजित पैंची पर 16% वापसी	4358.91
	कुल वार्षिक राजस्व की आवश्यकता	10025.41

(IX). निर्देशों में निर्धारित मानदंड को पालन करते हुए वार्षिक अनुसज्जितराजस्व प्रभाजन निम्नांकित है:

(रूपया लाखों में)

क्र. सं.	विवरण	मानदंड	कार्य	अनुमानित राजस्व आवश्यकता का आवंटन
(i).	लौहा अयरक संभलाई प्रभार	98%	(रु. 10025.41 लाख * 98%)	9824.91
(ii).	भंडारण प्रभार	1%	(रु. 10025.41 लाख * 1%)	100.25
(iii).	फुटकर प्रभार	1%	(रु. 10025.41 लाख * 1%)	100.25
कुल आवश्यक राजस्व				10025.41

(X). दरों का मान :

प्राक्कलित राजस्व आवश्यकताओं को पूरा करने के लिए वी पी टी द्वारा प्रस्तावित अपक्रंट टैरिफ़ को निम्नानुसार है :

- कार्गो संभलाई प्रभार :

(क).

क्र. सं.	वस्तु	रूपया में दर		(प्रति मेट्रिक टन दर)
		विदेशी	तटीय *	
1.	लोहा अयरक	128.30	128.30	

* लोहा अयस्क संभलाई तटीय रियायत के हकदार नहीं है ।

(ख). भंडारण प्रभार :

(i). निशुल्क अवधि - 15 दिन

(ii). यह मानते हुए कार्गो क्षमता का 20% होने पर भंडारण प्रभार लगाये जायेंगे, निशुल्क अवधि के बाद भंडारण प्रभार निम्नानुसार प्रस्तावित है :

(प्रति दिन प्रति टन एवं भाग के बाद दर रूपयों में)				
क्र.सं.	वस्तु	पाँच दिनों के लिए दर बाद में बाकी कार्गो के लिए प्री अवधि	बाकी कार्गो के लिए 6वां दिन से 10 दिन तक दर	बाकी कार्गो के लिए 11वां दिन से दर
1.	लोहा अयरक (सभी तरह)	1.51	3.02	6.04

(ग). झाड़ना, धूति दमन, पर्यावरण आदि के लिए रु. 1.31 प्रति टन फुटकर प्रभार का प्रस्तावित किए गये ।

(XI). वर्तमान वर्थ (डब्ल्यूक्यू-1) पर लोहा अयस्क संभलाई के लिए डीबीएफओटी के आधार पर पीपीपी मोडल के अंतर्गत यांत्रिक सुविधाओं की संस्थापन पर विचार किया गया । वर्थ भाड़ा प्रभार के विषय में दर-मान के अनुसार उक्त वर्थ का भाड़ा वि पो ट्र को ही प्राप्त होगा ।

3.2. वि पो ट्र ने प्रस्तावित दरमान के साथ ही (एसओआर) औचित्य रिपोर्ट प्रस्तुत की ।

4. निर्धारित परामर्श पद्धति के अनुपालन के प्रस्ताव दिनांक 17 जुलाई 2010 का प्रस्ताव और दिनांक 22 जुलाई 2010 का पत्र वि पो ट्र से प्राप्त हुआ ये पत्र उपभोक्ता / प्रोसपेक्टिव आवेदकों / मुख्य लोहा अयस्क निर्यातकों को (वि पो ट्र द्वारा अग्रेषित) साथ अन्य उपभोक्ताओं को / उपभोक्ता संस्थाओं को (उपभोक्ताओं की अनुमोदित सूची से) उनके टिप्पणी के लिए भेजा । उपभोक्ता / संस्था निकाय / प्रोसपेक्टिव आवेदकों / मुख्य लोहा अयस्क निर्यातकों से प्राप्त टिप्पणियों को वि पो ट्र को यह फीडबैक सूचना के रूप में अग्रेषित किया । उपभोक्ता / संस्था निकाय / प्रोसपेक्टिव आवेदकों / मुख्य लोहा अयस्क निर्यातकों की टिप्पणियों पर वि पो ट्र ने अभियुक्ति दी ।

5. प्रस्ताव के प्रारंभिक संवीक्षा के आधार पर, वि पो ट्र को हमारे दिनांक 24 अगस्त 2010 के पत्र द्वारा विविध पाइंटों पर सूचना/स्पष्टीकरण देने के लिए अनुरोध किया गया । उठाये गये प्रश्नों पर वि पो ट्र ने अपनी पत्र दिनांक 18 सितंबर 2010 के द्वारा स्पष्टीकरण दिया गया । पोर्ट ने 2 सिनेरियों में संशोधित गणना प्रस्तुत की । (i). सिनेरियो-क - एक शिप लोडर पर विचार करना और (ii). सिनेरियो-ख - दो शिप लोडर्स की संस्थापना पर विचार करना । दिनांक 24 अगस्त 2010 के पत्र में हमसे उठाये गये प्रश्नों का सारांश और दिनांक 18 सितंबर 2010 के पत्र में दिये गये स्पष्टीकरणों का विवरण नीचे दिया गया है :

<p>प्रस्ताव पर और ईक्यौंक बर्थ पर थमल कोल के साथ स्टीम कोल की संयुक्त संभलाई के अन्य एक प्रस्ताव के संबंध में 2008 के क्लॉकरसन डेरक्टरी के रिपोर्ट के आधार पर वि पो ट्र ने पैनामैक्स जलयान अर्थात् 45000 डीडब्ल्यूटी से 80000 डीडब्ल्यूटी तक का शेयर 84% और हेंडी मैक्स जलयान 45000 डीडब्ल्यूटी का शेयर 16% माना। जबकि वर्तमान प्रस्ताव में, 45000 डीडब्ल्यूटी जलयान और 45000 से 80,000 डीडब्ल्यूटी तक के जलयानों का शेयर 50:50 माना है। पैनामैक्स एवं हेंडी मैक्स जलयानों की हिस्सेदारी कोल टर्मिनल से अलग अपनाने के आधार और कारणों का इस संबंध में पोर्ट द्वारा किये गये विश्लेषण के साथ सपष्ट कारण दें।</p>	<p>25% लोहा अयस्क संभलाई विपोट्र के मामले में, केपसाईज जलयानों से की गई। जैसे, जलयानों का आबंटन प्राप्त हुआ, केपसाईज जलयानों को भी उहराने के लिए विचार किया गया। इस मामले में, निम्नांकित विधान सामने आता है :</p> <table border="1"> <thead> <tr> <th>जलयानों का परिमाण (डीडब्ल्यूटी में)</th><th>जलयानों की संख्या</th><th>शेयर का प्रतिशत</th></tr> </thead> <tbody> <tr> <td>हेंडीमैक्स</td><td></td><td></td></tr> <tr> <td>40,000 इ 45,000</td><td>472</td><td>13%</td></tr> <tr> <td>पैनामैक्स</td><td></td><td></td></tr> <tr> <td>45000- 80000</td><td>2441</td><td>65%</td></tr> <tr> <td>केपसाईज</td><td></td><td></td></tr> <tr> <td>80000 - 200000</td><td>826</td><td>22%</td></tr> <tr> <td>कुल</td><td>3739</td><td>100%</td></tr> </tbody> </table> <p>पहले प्रस्ताव में 50:50 के गणन का आधार निम्न प्रकार है :</p> <table border="1"> <thead> <tr> <th>कुल कार्गो प्रोजेक्शन</th><th>19.8 मे.ट.</th><th></th><th></th><th></th></tr> </thead> <tbody> <tr> <td>घटा 25% केपसाईज जलयान (वास्तविक आधार पर)</td><td>4.9 मे.ट.</td><td></td><td>जलयानों की संख्या</td><td>शेयर %</td></tr> <tr> <td></td><td>14.9 मे.ट.</td><td></td><td></td><td></td></tr> <tr> <td>हेंडीमैक्स जलयान (16%)</td><td></td><td>2.4 मे.ट.</td><td>67</td><td>50</td></tr> <tr> <td>पैनामैक्स जलयान (84%)</td><td>2.5 मे.ट.</td><td>4.9 मे.ट.</td><td>68</td><td>50</td></tr> <tr> <td>घटा इस्सर के खाते में वाह्य बंदरगाह में आबंटित कार्गो</td><td>7.6 मे.ट. 4.9 मे.ट.</td><td></td><td></td><td></td></tr> </tbody> </table> <p>टैप के अनुसार और कार्यान्वयन के अंतर्गत ड्रेजिंग प्रस्ताव को ध्यान में रखते हुए, हेंडीमैक्स जलयानों का हिस्सेदारी 33% और पैनामैक्स जलयान की 67% समझे जाने का प्रस्ताव निम्नलिखित विचार पर आधारित है :</p> <ul style="list-style-type: none"> • हेंडीमैक्स का यातायात : 2.4 MT • पैनामैक्स का यातायात : 4.9 MT <p>कुल : 7.3</p> <p>इसलिए हेंडीमैक्स और पैनामैक्स का शेयर 33: 67 है।</p> <p>तदुनसार, पुनरीक्षित प्रस्ताव में हेंडीमैक्स और पैनामैक्स जलयानों का अधिक तक व्यवहार की क्षमता क्रमशः 33:67 गणन की गई। मामले में 16:84 को अपनाने का वर्तमान प्रस्ताव नहीं है, पूर्व प्रस्ताव के मामले में इस पोर्ट में केपसाईज जलयानों में लोहा अयस्क यातायात की संभलाई की गई।</p> <p>(iv). 15 पृष्ठों की संभाला रिपोर्ट में बताया गया है कि 60000 डीडब्ल्यूटी से अधिक के बल्कि केरियर्स की प्रतीयमान वृद्धि की अपेक्षित है। आगे, प्रस्ताव में कहा है कि टर्मिनल पर आनेवाले 14 मी. ड्राफ्ट जलयानों के लिए ड्राफ्ट को गहरा करने के लिए वि पो ट्र के पास योजनाएँ हैं। अतः, भविष्य में वर्तमान जलयान घटन में परिवर्तन न हो सकता है, भविष्य में लोहा अयस्क संभलाई के लिए नई सुविधाओं का प्रस्ताव है।</p> <p>जब आंतरिक बंदरगाह में नई यांत्रिक लोहा</p>	जलयानों का परिमाण (डीडब्ल्यूटी में)	जलयानों की संख्या	शेयर का प्रतिशत	हेंडीमैक्स			40,000 इ 45,000	472	13%	पैनामैक्स			45000- 80000	2441	65%	केपसाईज			80000 - 200000	826	22%	कुल	3739	100%	कुल कार्गो प्रोजेक्शन	19.8 मे.ट.				घटा 25% केपसाईज जलयान (वास्तविक आधार पर)	4.9 मे.ट.		जलयानों की संख्या	शेयर %		14.9 मे.ट.				हेंडीमैक्स जलयान (16%)		2.4 मे.ट.	67	50	पैनामैक्स जलयान (84%)	2.5 मे.ट.	4.9 मे.ट.	68	50	घटा इस्सर के खाते में वाह्य बंदरगाह में आबंटित कार्गो	7.6 मे.ट. 4.9 मे.ट.				<p>19.8 मे.ट. के पूरे प्रोजेक्शन पर विचार करते हुए, हेंडीमैक्स का अंतरा शेयर केवल 12% है और उपर्युक्त बताये गये विस्तार पैटर्न के क्रम में है।</p>
जलयानों का परिमाण (डीडब्ल्यूटी में)	जलयानों की संख्या	शेयर का प्रतिशत																																																						
हेंडीमैक्स																																																								
40,000 इ 45,000	472	13%																																																						
पैनामैक्स																																																								
45000- 80000	2441	65%																																																						
केपसाईज																																																								
80000 - 200000	826	22%																																																						
कुल	3739	100%																																																						
कुल कार्गो प्रोजेक्शन	19.8 मे.ट.																																																							
घटा 25% केपसाईज जलयान (वास्तविक आधार पर)	4.9 मे.ट.		जलयानों की संख्या	शेयर %																																																				
	14.9 मे.ट.																																																							
हेंडीमैक्स जलयान (16%)		2.4 मे.ट.	67	50																																																				
पैनामैक्स जलयान (84%)	2.5 मे.ट.	4.9 मे.ट.	68	50																																																				
घटा इस्सर के खाते में वाह्य बंदरगाह में आबंटित कार्गो	7.6 मे.ट. 4.9 मे.ट.																																																							

<p>अयरक सुविधा का विकास हो जाएगा, यह संभव है कि छोटे हेंडीमैक्स जलयानों के लिए पैनामैक्स में कार्गो को समेकित करने से लागत प्रभावित हो और परिणामस्वरूप आंतरिक बंदरगाह में पैनामैक्स जलयान के शेयर में वृद्धि हो। बड़े केपसाइज जलयानों के लिए बाह्य बंदरगाह में उच्चांक रूप से उपयोग किया जाएगा। कृपया जैसे सिनेरियो पर पोर्ट घटकों पर स्पष्टीकरण दें।</p>	
<p>(V). हेंडी मैक्स जलयान के मामले में, पोर्ट ट्रस्ट ने ऐसा अनुमान लगाया है कि नियोगित किये जानेवाले एक 3,000 टन क्षमतावाले शिप लोडर निदेशों में बताये गये शर्तों की स्तर के अनुसार प्रति दिन 25000 टनों की संभलाई दर को प्राप्त कर सकता है जो दो शिप लोडरों के लिए निर्धारित है।</p>	<p>हेंडीमैक्स जलयानों के लिए प्रति दिन 25000 टन का उत्पादन दर बाह्य बंदरगाह में उसी परिमाण वाले जलयानों के लिए यांत्रिक पद्धति के साथ प्राप्त वास्तविक उत्पादन के आधार पर किया गया। पैनामैक्स जलयानों के लिए प्रति दिन 43200 टन रोकनिंग के लिए नियन्त्रित कारण आधार है :</p>
<p>लेकिन, पैनामैक्स जलयान के लिए, पोर्ट ने उपरकर की तकनीकी विनिर्दिष्टों के संदर्भ में स्टांड अलोन के आधार पर अलग संभलाई दर लगाया। यह स्पष्ट नहीं है, मानदंड के अनुसार हेंडी मैक्स जलयानों के मामले में लादान दर को पैनामैक्स जलयानों के लिए क्यों नहीं बढ़ाया। कृपया स्पष्ट करें।</p>	<ul style="list-style-type: none"> • शिप लोडर की क्षमता = 3000 टीपीएच • कार्य दक्षता = 60% (पहले अपनाये गये प्रस्ताव नियम के अनुसार अर्थात डब्ल्यूक्यू-7 एवं डब्ल्यूक्यू-8 • उत्पादन दर = 3000 टीपीएच \times 0.6 \times 24घंटे = 43200टीपीडी
<p>(vi). पैनामैक्स जलयान के लिए, निर्धारित नार्म के विरुद्ध 55000 टन / दिन में 60% दक्षता के आधार पर। 3000 टन प्रति घंटे क्षमतावाले शिप लोडर 43200 टन प्रति दिन लादान दर को कम करने। शिप लोडर की क्षमता की 60% क्षमता फेक्टर पर विचार करने का आधार विशेष रूप से सर्वोत्तम वर्ते क्षमता को दृष्टि में रखते हुए, जो पहले ही 70% उपयोगिता फेक्टर की व्यवस्था की, जो उपरकर की दक्षता फेक्टर को पूरा करना है।</p>	<p>यह बताना उपयुक्त होता है कि सर्वोत्तम वर्ते क्षमता गणन के लिए फार्मुला में दिया गया 70% उपयोगिता फेक्टर घाट उपयोगिता फेक्टर को पूरा करता है अर्थात $365 \times 70\%$ ये अनियमित रूप से आये जलयान। वर्ष पर शिप लोडर की क्षमता को पाइंट आउट नहीं करेगा क्यों कि परिचालन आवश्यकता जैसे हेच चैंजिंग, ड्राफ्ट सर्व, प्रारंभिक प्रबंध आदि के लिए कम से कम 4 घंटे समय प्रति दिन नष्ट होगा। इसको दृष्टि में रखते हुए 60% क्षमता फेक्टर उपयुक्त किया गया।</p>
	<p>इस संदर्भ में, यह बताना उपयुक्त होता है कि बाह्य बंदरगाह में यांत्रिक लोहा अयरक पद्धति को जो वर्ष 1976 में प्रारंभ किया गया विभिन्न स्टॉक पाईल्स से अयरक की आपूर्ति के 3 तरह स्टीम्स के साथ 8000 टीपीएच वाले केवल एक ही शिप लोडर है। अनुभव के आधार पर, यह समझा गया है कि अधिक क्षमतावाले एक शिप लोडर के साथ अपेक्षित उत्पादन स्तर प्राप्त करना संभवना है। तदनुसार, सिर्फ एक ही शिप लोडर के लिए प्रस्ताव रखा गया।</p>
<p>(x). अधिकतम यार्ड क्षमता :</p>	
<p>(i). पिछले 3 वर्षों के दौरान पोर्ट में स्टेक किये गये लोहा अयरक के संबंध में पोर्ट द्वारा प्राप्त वास्तविक औसतन स्टेकिंग फेक्टर प्रस्तुत किया जाए।</p>	<p>विपोर्ट द्वारा पिछले तीन वर्षों में लोहा अयरक औसतन स्टेकिंग फेक्टर 14 टन से 16 टन प्रति वर्ग.मी. तक है।</p>
<p>(ii). वास्तविक औसतम का डेवल टाईम पिछले तीन वर्षों से पोर्ट में लोहा अयरक दिया जाए।</p>	<p>पिछले तीन वर्षों से डेवल टाईम औसतम नीचे दिया गया:</p> <p>2007-2008 : 24 दिन 2008-2009 : 24 दिन 2009-2010 : 21 दिन</p> <p>यह देखा जाता है कि लगातार 2 वर्षों से अर्थात् 2007-08 और 2008-</p>

		09 तक 24 घंटों के लिए डेवल टाईम प्राप्त हुआ। वर्ष 2009-10 के दौरान यांत्रिक-पद्धति द्वारा यातायात में देय पर्तन के कारण दबाव के कारण डेवल टाईम 21 दिन हो गया। आंतरिक बंदरगाह में वर्तमान प्रस्ताव अत्यधिक उत्पादन के दरों की तुलना करते हुए डेवल टाईम 24 दिन निर्धारण करता उचित होगा।
(iii).	वि. पो. ट्र के माल भंडारण विकास के लिए कुल 116864 वर्ग मीटर क्षेत्र की प्रस्तावित भूमि से संबंध सुविधाओं के लिए, 72864 वर्ग मीटर क्षेत्र को स्टाक्यार्ड विकास के लिए आवंटित किया गया। जब यार्ड क्षमता गणना के लिए ठीक स्टॉक यार्ड क्षेत्र 72864 वर्ग मीटर निर्धारण किया गया और 70% के केवटर के स्टोरिंग क्षेत्र के साथाना 51004.8 'हेक्टार' कार्गो का भंडारण के लिए उपयोग किया जाएगा। (अर्थात् 43.6% कुल क्षेत्र)। बाकी 65859.2 वर्ग मीटर के लिए प्रिस्ट्रुल भूमि उपयोग प्लान प्रस्तुत करे।	आगे 16864 वर्ग मीटर की प्रस्तावित क्षेत्र के लिए 'टाम्प' के टिप्पणियों की समीक्षा करते हुए, और स्टॉकयार्ड विकास के लिए सिर्फ़ 72864 वर्ग मीटर आवंटित करने के लिए प्रस्ताव किया जाएंगा।
(iv).	इच क्षमता को प्रति वर्ष 8.71 मि.टन निर्धारित किया गया, लेकिन जारी क्षमता सीमित होने के कारण अधिकतम क्षमता प्रति वर्ष 7.66 मि.टन सीमायों गया। इस संबंध में यह कहना उचित होगा कि अप फ्रंट ट्रैफिक क्षमताएँ भूमि का बुल भानक बताये गये हैं न ही भंडारण के लिए प्रचलिक को आवंटन लीजाने वाली भूमि सीमा के बारे में पोर्ट पर प्रतिबंध लगाया। केवल अनुमानित क्षमता की समताई के लिए अवश्यक क्षेत्र पर विचार करना होगा। अधिकतम चर्चे और यार्ड क्षमता के बीच पार्श्व भव्य भव्य को दृष्टि में रखते हुए भंडारण के लिए आवंटित की जाने वाली भूमि के माप को बढ़ाते हुए और अधिकतम यार्ड क्षमता के निर्धारण में विचार किए जाने वाले अन्य ऐरामीटर्स की वृद्धि करते हुए पोर्ट को यार्ड क्षमता बढ़ाने की समाव्यता की जाव करनी होगी।	उपर्युक्त तथ्यों के आधार पर फिलहाल क्षमता प्रति वर्ष 11.52 मि.टन और यार्ड क्षमता 8.14 मि.टन निर्धारित की गयी। लोहा अयरक नियंत्रित मार्केट में यांग के उत्तर घटाव को दृष्टि में रखते हुए टेर्मिनल की क्षमता जो दोनों से कम है, अर्थात् 8.14 मि.टन प्रति वर्ष निर्धारित करना उचित माना गया। वास्तव में यह अत्यधिक है।
(iii)	मूल लागत: (क) एक लोडर को मान लेने के बारे में पोर्ट के प्रस्ताव के संदर्भ में निम्न घाईटों पर विचार किया जाए :	
	(i) वि. पो. ट्र ने 2 नंबर्स के विहित मानक के रथान पर 1 शिप लोडर पर विचार किया, लेकिन अन्य कांप्लिमेंटरी उपस्कर अर्थात् स्टैकर-कम-रीक्सेमर, पेलोडर आदि को मार्ग दर्शन में बताई गई शर्तों के अनुसार प्रस्तावित किया। शिप लोडरों की संख्या के संदर्भ में मार्ग दर्शन के उल्लंघन के बारे में वि. पो. ट्र निर्दिष्ट कारण स्टैकर करे।	सुझाव के अनुसार सिनेरियो-बी में दो शिप लोडरों पर विचार किया गया और संशोधित संग्रहण प्रस्तुत किया गया।
	(ii) पुस्टीकरे कि प्रस्तावित लोहा अयरक टेर्मिनल के पास एक से अधिक शिप लोडर टेकिनिकली नियोजित नहीं किये जा सकते और इस संबंध में पोर्ट द्वारा की गई तकनीकी सम्भाव्यता रिपोर्ट प्रस्तुत करें।	टैप के अनुमोदन के आधार पर उचित उत्तर भेजा जाएगा।
	(iii) पुस्टीकरे कि ग्राही द्वारा हस्ताक्षर किये जाये वाले रियायत करारनामा के अनुसार टेर्मिनल पर प्रचलिक द्वारा केवल एक ही लोडर के नियोजन की स्वीकृति है। अन्यथा ऐसा समझा जाएगा कि अप फ्रंट ट्रैफिक गणन में सिंविल लागत और कांप्लिमेंटरी उपस्कर के अधिक भाग का प्राक्कलन पहले ही किया जा चुका है। ग्राही	

	<p>द्वारा दूसरी लोडर का नियोजन टैर्मिनल मैनिफोल्ड की क्षमता को बढ़ा सकता है, परिणाम रूप में प्रचालक को अवांछित लाभ मिलता है। इस प्रश्न का जवाब देते समय इस ज्वाइंट पर यों पो ट्रि रियायत पाने वाला जाय करें।</p> <p>(ख) अप फ्रंट टैरिफ मार्गदर्शन में सुधित किए गए अन्य उपरकर के अलावा 2 वैगन टिप्पलर्स और 2 क्रेन्स के नियोजन के बारे अनुबंध करता है। इस के स्थान में पोर्ट ने 1 टिवन वैगन टिप्पलर पर विचार किया। मूल लागत प्राक्कलन में क्रेन्स को शामिल नहीं किया गया। शर्तों के स्तर, एवं मार्गदर्शन में विनियोजित उपरकर की संदर्भ एवं उपरकर के प्रकार के उल्लंघन से संबंधित कारणों पर सफाई दे।</p> <p>(ग) यों पो ट्रि द्वारा प्रस्तुत दर 'विश्लेषण' एवं सिविल लागत प्राक्कलन के आधार और अप फ्रंट टैरिफ गणन में विचार किये गये मूल लागत प्राक्कलन के बीच कोइ संबंध नहीं दिखाई देता। देखें पत्र दि.22 जुलाई 2010, प्रस्तुत किए गए विश्लेषण से यह पता चलता है कि कुछ मदों के लिए वर्ष 2004-05 और 2007-08 की दरों में कुछ बढ़ोत्तरी दिखाकर निर्धारित किया गया है। पोर्ट से अनुरोध किया जाता है कि वर्तमान मार्केट, दर, बजटरी व्होटेशन्स और दर विश्लेषण के आधार पर रासी सिविल एवं उपरकर लागत प्राक्कलन को अद्यतन करें। आराम से समझते के लिए, सिविल एवं उपरकर लागत प्राक्कलन को जस्टिफाई करने के लिए सारणी में उचित संदर्भों के साथ साथ सपोर्टिंग कागजात / संगणन/ दर विश्लेषण / बजटरी व्होटेशन्स तथा मार्केट दरों की प्रतिलिपियाँ प्रस्तुत की जाए।</p>	<p>उत्पादकता आवश्यकताओं को पूरा करता है और लागत की प्रभावित करता है। अतः यों पो ट्रि द्वारा अप फ्रंट टैरिफ के बाजाए एक ट्रिन वैगन टिप्पलर का नियोजन अधिक उत्पादकता आवश्यकताओं को पूरा करता है और लागत की प्रभावित करता है।</p> <p>2. क्रेनों के बारे में प्रस्ताव में लोहा अयरक का इटिप्रेटेड मेकनाईजड लदान पर विचार करने पर क्रेनों के नियोजन की जरूरत नहीं संमझी गई।</p> <p>कुछ मदों की दरें यों पो ट्रि में पहले निष्पादित इस प्रकार के आधार पर निर्धारित किया गया। जो कुछ बढ़ोत्तरी के साथ वर्तमान मार्केट दर से मिल-जुल रहा है। अतः निर्धारित दर वर्तमान मार्केट दरों से लगभग बराबर होने के कारण औचित्यपूर्व है।</p>
(iv)	<p><u>परिचालन व्यय</u></p> <p>(क) फरवरी 2009 में बहुपयोगी कार्गो टैर्मिनल का अप फ्रंट टैरिफ गणन में और यों पो ट्रि के अन्य अप फ्रंट टैरिफ मामलों में निर्धारित विद्युत की यूनिट दर लागत ₹6.20 थी। पोर्ट ने उसी यूनिट दर को वर्तमान प्रस्ताव में लिया। पोर्ट द्वारा प्रस्तुत जून 2010 से संबंधित ए पी ई पी डी सी एल के विद्युत बिल की प्रतिलिपि में यह दिखाया गया कि विद्युत की प्रति यूनिट का दर ₹ 6.26 था। अतः यों पो ट्रि को फरवरी 2009 के यूनिट दर पर निर्भर होने के बजाय वर्तमान दर के आधार पर अद्यतन करना होगा।</p> <p>(ख) अप फ्रंट टैरिफ के लिए मार्गदर्शन से यह पता चलता है कि पोर्ट जमीन के लिए पट्टा किराया संबंधित मेजर पोर्टों के लिए निर्धारित दरमान के आधार पर प्राक्कलित करना होगा। यों पो ट्रि का पट्टा किराया प्राधिकार द्वारा वर्ष 1998-2003 और 2003-08 पंच वर्षों के लिए अनुमोदित किया गया। देखें आदेश सं.टैप/41/2005-वि.पो.ट्रि. दि.22 अप्रैल 2008। 2% वार्षिक वृद्धि के साथ यों पो ट्रि द्वारा अपनाये गये पट्टा किराया प्राक्कलन की पद्धति अप फ्रंट टैरिफ मार्गदर्शन में दी गई शर्तों के अनुसार नहीं है। प्राधिकार द्वारा अनुमोदित पट्टा किराया अप्रैल 2008 से पुनरीक्षण के लिए बाकी है, लेकिन पोर्ट के अन्य अपफ्रंट टैरिफ मामलों</p>	<p>संशोधित प्रस्ताव में विद्युत की प्रति यूनिट दर ₹ 6.26 के रूप में अद्यतन की गई।</p> <p>यों पो ट्रि के अन्य बी ओ टी परियोजनाओं के लिए अप फ्रंट टैरिफ निर्धारण करते समय टैप के निर्धारण के अनुसार 2% वार्षिक वृद्धि के साथ पंचवर्ष 2003-08 के लिए अनुमोदित मूल पट्टा किराया पर विचार करते हुए वर्ष 2003-04 से 2009-10 तक लाईरेंस शुल्क का निर्धारण किया गया।</p>

	<p>पर कार्यवाही करते समय विनिर्दिष्ट रूप से बताने और रद्द होकर एक वर्ष से अधिक समय बीतने के बावजूद, वि पो द्र ने मेजर पोर्टों की भूमि नीति पर सरकारी मार्गदर्शन के अनुसार पट्टा किराया पुनरीक्षण के लिए अभी तक कोई प्रस्ताव नहीं किया।</p> <p>(ग) आदेश संख्या टैंप/41/2005-वी पी टी दि.22 अप्रैल 2008 में प्राधिकार द्वारा अनुमोदित जोन-2-ए2 का पट्टा किराया 1 अप्रैल 2003 से पांच वर्ष 2003-08 के लिए प्रति वर्ष, प्रति वर्ग मीटर के लिए ₹ 168/- रहा। ऐसा सोचने पर भी कि पोर्ट ने अप्रैल 2008 के बाद की अवधि के दर में लागू होने वाली वार्षिक वृद्धि को ध्यान में रख कर वृद्धि की, तब भी दर प्रति वर्ष, प्रति वर्ग मीटर के लिए ₹ 198.66. होता है लेकिन वि पो द्र द्वारा निर्धारित ₹ 264.44 प्रति वर्ष, प्रति वर्ग मीटर नहीं।</p>	<p>प्राधिकार द्वारा अनुमोदित जोन-2-ए2 का पट्टा किराया प्रति गज के लिए ₹ 168/- था लेकिन प्रति टैंप द्वारा बताए गए अनुसार प्रति वर्ग मीटर के लिए नहीं। अतः यह प्रति वर्ग मीटर के लिए 200.93 (168 x 1.196 मी.) होता है। अनुमानित 2% वार्षिक वृद्धि के साथ प्रति वर्ग मीटर की दर ₹ 200.93 की हिसाब से वर्ष 2009-10 तक प्रति वर्ग मीटर ₹ 226.28 होता है। तदनुसार 116864 वर्ग मीटर क्षेत्र का कुल पट्टा किराया ₹ 264.44 लाख होता है।</p> <p>वर्तमान प्रस्ताव में 72864 वर्ग मीटर का पट्टा किराया ₹ 164.88 लाख होता है जो निम्नानुसार है</p> <table border="1"> <thead> <tr> <th>जोन</th> <th>क्षेत्र</th> <th>प्रति वर्ग गज के लिए मूल लागत (रुपये)</th> <th>प्रति वर्ग मीटर के लिए 2% वृद्धि शामिल</th> <th>प्रति वर्ग मीटर के लिए 6% की दर पर किराया (रुपये)</th> <th>लाईसेंस शुल्क (रुपये लाखों में)</th> </tr> </thead> <tbody> <tr> <td>II-ए2</td> <td>72,864</td> <td>3348</td> <td>3771</td> <td>3928</td> <td>164.88</td> </tr> </tbody> </table>	जोन	क्षेत्र	प्रति वर्ग गज के लिए मूल लागत (रुपये)	प्रति वर्ग मीटर के लिए 2% वृद्धि शामिल	प्रति वर्ग मीटर के लिए 6% की दर पर किराया (रुपये)	लाईसेंस शुल्क (रुपये लाखों में)	II-ए2	72,864	3348	3771	3928	164.88
जोन	क्षेत्र	प्रति वर्ग गज के लिए मूल लागत (रुपये)	प्रति वर्ग मीटर के लिए 2% वृद्धि शामिल	प्रति वर्ग मीटर के लिए 6% की दर पर किराया (रुपये)	लाईसेंस शुल्क (रुपये लाखों में)									
II-ए2	72,864	3348	3771	3928	164.88									
(V)	भंडार प्रभार	<p>नीचे बताए गए अनुसार टर्नओवन अनुपात 15.2 रहा।</p> <ul style="list-style-type: none"> दिनों की संख्या : 365 ड्वेल टाईम : 24 दिन टर्नोवर अनुपात : 15.2 												
	<p>(ख) वि पो द्र द्वारा पूर्वनिर्धारित 14.3 वार्षिक टर्नोवर पर विचार करने पर ड्वेल टाईम 25.5 दिन होगा लेकिन वि पो द्र द्वारा गणन किए गए अनुसार 21 दिन नहीं। पोर्ट द्वारा प्रस्तावित औसतन ड्वेल टाईम 25.5 दिन और फ्री अवधि 15 दिन के आधार पर भंडारण किए जाने वाले कार्गों का प्रतिशत लगभग 41.1% हो सकता है। उपर्युक्त प्लाइटों को ध्यान में रखते हुए पोर्ट द्वारा प्रस्तुत भंडारण गणन को संशोधित करना होगा। इस संबंध में विस्तृत विवरण दे।</p>	<p>उपर्युक्त बताए गए अनुसार 15.2 (365/24दिन)वार्षिक टर्नोवर 24 ड्वेल टाईम दिनों के आधार पर है। भंडारण प्रभार लगाए जाने वाले कार्गों का प्रतिशत निम्नानुसार है :</p> <p>ड्वेल टाईम : 24 दिन फ्री पीरियड : 15 दिन घाट पर जलयानों का टहरना : 1.67 दिन भंडारण लगाए जाने वाले कुल दिन : 7.33 दिन (ड्वेल टाईम 24 दिन फ्री पीरियड 15 दिन, घाट पर टहराव 1.67 दिन) भंडारण लगाए जाने वाले कार्गों का प्रतिशत : 30% (7.33 दिन / 24 दिन * 100)</p>												
(vi)	<p>वि पो द्र कृपया पुष्टी दे कि क्या निर्यात के लिए कुल लोहा अयर्स्क केवल रेल मोड द्वारा ही नवीकरण की जाने का पूर्वानुमान है। यदि वि पो द्र निर्यात हेतु लोहा अयर्स्क रेल एवं रोड दोनों द्वारा प्राप्त करने के लिए विचार करता है तो रेल एवं रोड द्वारा प्राप्त लोहा अयर्स्क के लिए अलग संभलाई प्रभार का प्रस्ताव किया जाए।</p>	<p>विशाखपट्टनम पोर्ट के संबंध में निर्यात के लिए पूरा कार्गो रेल द्वारा किए जाने पर विचार किया जा रहा है।</p>												

6. वि पो द्र द्वारा उत्तर देते समय प्रमुख संशोधन का संक्षिप्त विवरण निम्नानुसार है :

- हैंडी मैक्स जलयान और पैनामैक्स जलयानों के सर्वोत्तम क्षमता का निर्धारण करते समय मूल प्रस्ताव में किया गया प्रत्येक 50% के स्थान पर हैंडी मैक्स जलयान और पैनामैक्स जलयानों का हिस्सा क्रमशः 33% एवं 67% निर्धारित किया गया।
- टर्नोवर फेक्टर - मूल प्रस्ताव में मान लिया गया 14.3 के खिलाफ 15.2 निर्धारित किया गया। टैंप के मार्गदर्शन के अनुसार फ्री पीरियड शर्त 25 दिन रहा, जो एक वर्ष में 12 टर्न राऊँड़ देगा।

क्र . संख्या	विवरण	सिनेरियो-ए (एक शिप लोडर)	सिनेरियो-बी (दो शिप लोडर)
I.	सर्वोत्तम क्षमता		
(क).	सर्वोत्तम क्षमता		
(i).	जलयानों का भाग		
	(क). हैंडीमैक्स जलयानों का भाग (45,000 डी डब्ल्यू टी तक जलयान)	33%	33%
	(ख). पैनामेक्स जलयानों का भाग (45,000 से 80,000 डी डब्ल्यू टी तक जलयान)	67%	67%
(ii).	संभालाई दर (टन / दिन)		
	(क). हैंडीमैक्स जलयान (शर्त - 25,000 टन / दिन)	25,000	25,000
	(ख). पैनामेक्स जलयान (शर्त - 55,000 टन / दिन)	43,200	55,000
	वार्षिक के अनुसार सर्वोत्तम क्षमता, मिलियन टन(एमपीटीए)	9.50	1.52
(ख).	सर्वोत्तम यार्ड क्षमता		
(i).	यार्ड का क्षेत्र (वर्ग मीटरों में)	72,864	72,864
(ii).	स्टेक यार्ड क्षेत्र का प्रतिशत	70%	70%
(iii).	भंडारण मात्रा (टन / वर्ग मीटरों में) (शर्त - 15 टन / वर्ग मीटर)	15 T	15 T
(iv).	टर्नोवर अनुपात (शर्त - 12)	15.2	15.2
	वार्षिक के अनुसार सर्वोत्तम यार्ड क्षमता, मिलियन टन(एमपीटीए)	8.14	8.14
(ग).	टेमिनल का सर्वोत्तम क्षमता	8.14	8.14
II.	पंजी लागत	(रुपये लाखों में)	(रुपये लाखों में)
(क).	सिविल लागत		
(i).	भंडारण यार्ड का विकास	1941.89	1941.89
(ii).	कार्यशाला क्षेत्र के भवन	35.13	35.13
(iii).	विद्युत सब स्टेशन भवन	41.92	41.92
(iv).	रेल्वे लाइन, साईडिंग्स एवं स्टैकर, रीक्टैमर एवं शिप लोडर के लिए नीव	1375.41	1375.41
(v).	एप्रोच रोड्स	555.15	555.15
(vi).	कन्वेयर गैलरीस	2966.09	2966.09
(vii).	ट्रान्सफर टावर्स	116.70	116.70
(viii).	डिपर हाउसेस	2429.06	2429.06
(ix).	विधि, जल आपूर्ति, प्रशासनिक भवन, पावर कंट्रोल रूम, भंडार आदि ।	1279.11	1279.11
	उप-कुल	10740.46	10740.46

प्रस्ताव में ड्वेल टाईम वर्ष 2007-08 एवं 2008-09 के दौरान सुसंगत वास्तविक प्राप्ति के अनुसार 24 दिन और टर्नोवर अनुपात 15.2 निर्धारित किया गया ।

- (iii) मूल प्रस्ताव में प्रचालक को आबंटित करने के लिए विचार किया गया 116864 वर्ग मीटर के खिलाफ, पोर्ट 72,864 वर्ग मीटर आबंटित करने के लिए प्रस्ताव किया ।
- (iv) यि पो ट्र ने दो सिनॉरियों में संशोधित गणन प्रस्तुत किया । सिनॉरियो-ए - एक शिप लोडर की स्थापना पर विचार, सिनॉरियो-बी- दो शिप लोडरों की स्थापना पर विचार । यि पो ट्र द्वारा दो सिनॉरियों में प्रस्तुत किए गए सर्वोत्तम क्षमता, पंजी लागत, प्राक्कलित राजस्व आवश्यकता निम्नानुसार है :

(ख.)	यांत्रिक उपकरण		
(i).	ट्रिवन वेगन लिप्सर - 1	2447.20	2447.20
(ii).	स्टैकर कम रीक्लैमर्स - 2	6523.57	6523.57
(iii).	शिप लोडर - 1 , (सिनॉरियो - ख - 2.)	2468.72	4937.43
(iv).	बेल्ट कन्वेयर्स - 1600 मि. मि. चौड़ा	1888.42	1888.42
(v).	बेल्ट कन्वेयर्स - 1200 मि. मि. चौड़ा	914.29	914.29
(vi).	मेटल डिटेक्टर एवं वेयर्स	56.65	56.65
(vii).	पे लोडर्स - 4	135.95	135.95
(viii).	कार्यशाला उपस्कर	113.30	113.30
(ix).	विद्युत शक्ति एवं कंट्रोल स्थिति गियर्स	386.34	386.34
	उप-कुल	14934.44	17403.15
(ग).	विविध (सिविल एवं यांत्रिक उपकरण लागत का 5%)	1283.75	1407.18
	कुल	26958.65	29550.79
III.	अनुमानित परिचालन लागत	5551.55	6135.15
IV.	16% आर और सी ई	4313.38	4728.13
V.	अनुमानित वार्षिक राजस्व आवश्यकता (ए ए आर)	9864.93	10863.28
VI.	वार्षिक राजस्व आवश्यकता का संविभाजन		
(क).	संभलाई प्रभार (98%)	9667.63	10646.02
(ख).	भंडारण प्रभार (1%)	98.65	108.63
(ग).	विविध प्रभार (1%)	98.65	108.63
	कुल राजस्व आवश्यकता	9864.93	10863.28
VII.	प्रस्तावित संशोधित दन		
(क).	मिश्रित संभलाई प्रभार - प्रति टन के लिए रूपये	118.77	130.79
(ख).	भंडारण प्रभार - प्रति टन प्रति दिन के लिए रूपये (15 दिन की फ्री अवधि के बाद) *		
(i).	प्रथम सप्ताह के लिए	0.61	0.55
(ii).	द्वितीय एवं तृतीय सप्ताह के लि	1.22	1.10
(iii).	तृतीय सप्ताह के बाद	2.44	2.20
(ग).	विविध प्रभार - प्रति टन के लिए रूपये *	1.33	1.21

* वि पो ट्र का प्रस्ताव में दो सिनॉरियों में भंडारण प्रभार एवं विविध प्रभार अनजाने बदल गए लगता हैं जो उपर्युक्त सारणी में ठीक से दिखाया गया ।

7. वि पो ट्र द्वारा फाईल किया गया संशोधित प्रस्ताव संबंधित उपभोक्ता / संगठन निकाय / प्रत्याशित आवेदक / प्रमुख लोहा अयस्क निर्यातक को उनकी टिप्पणी के लिए अग्रेषित किया गया । स्टील अथॉरिटी ऑफ इंडिया लि. ने कहा कि देने के लिए कोई टिप्पणी नहीं है । इसके अलावा, परामर्श किए गए अन्य उपभोक्ता / संगठन, निकाय / प्रत्याशित आवेदक / प्रमुख लोहा अयस्क निर्यातकों से संशोधित प्रस्ताव पर हमें कुछ टिप्पणी प्राप्त नहीं हुआ ।

8. विशाखपट्टनम पोर्ट ट्रस्ट में इस मामले पर दि. 2 नवंबर 2010 को एक संयुक्त सुनवाई आयोजित की गई । वि पो ट्र ने इसकी प्रस्ताव पर एक पांचर प्याईट प्रजेटेशन दिया । संयुक्त सुनवाई में वि पो ट्र एवं संबंधित उपभोक्ता / संगठन निकाय उनकी प्रस्तुति दी ।

9.1 संयुक्त सुनवाई में वि पो ट्र को केवल एक ही शिप लोडर का नियोजन से संबंधित प्रस्ताव पर इसका विस्तृत औचित्य प्रस्तुत करने तथा क्वे एवं यार्ड क्षमता के बीच पाया गया अधिक गैप को हटान संबंधी प्रस्ताव पर समीक्षा करने और इसका उत्तर एक हफ्ते के अंदर अर्थात् 9 नवंबर 2010 तक प्रस्तुत करने का सुझाव दिया गया ।

9.2 संयुक्त सुनवाई में चर्चित प्लाईटों के संदर्भ में वि.पो.ट्र.ने उनका पत्र दि. 22 नवंबर 2010 द्वारा जवाब दिया। वि.पो.ट्र.ने संशोधित लागत, सारणी तथा वर्तमान के साथ स्पष्टीकरण प्रस्तुत किया। वि.पो.ट्र.द्वारा प्रस्तुत प्रधान प्लाईटों का सारांश निम्नानुसार है :

- (i) पहले का प्रस्ताव में यार्ड क्षेत्र के लिए प्रावधान 72,864 (639 मी. X 114 मी.) वर्ग मी. था। इसको प्रति वर्ष 9 मिलियन टन भंडारण मात्रा को रखने के लिए 76,380 (670 मी. X 114 मी.) वर्ग मी. तक बढ़ाया गया।
- (ii) टर्नोवर-अनुपात 12 टर्न राऊंडस की शर्त के बदले में 16 निर्धारित किया गया। विशाखपट्टणम पोर्ट ट्रस्ट में पिछले तीन वर्षों के दौरान लोहा अयस्क का ड्वेल टाईम 21 दिन 24 दिन एवं 24 दिन रहा। इसे ध्यान में रखते हुए 3 वर्षों का औसतन डेल टाईम 23 दिन माना गया। तदनुसार टर्नोवर अनुपात 15.8 यानि 16 हुआ। (365 दिन / 23 दिन)।
- (iii) मार्ग-दर्शन में विहित शर्त के अनुसार 2-शिप लोडरों के बजाए 3000 टी पी एच का एक शिप लोडर की व्यवस्था के लिए की गई शासी निर्धारण परिचालन सुविधा है, मुख्त: घाट की लंबाई और तकनीकी संभाव्यता को दृष्टि में रख कर किया गया। वर्तमान अयस्क घाट के लिए - बर्थ किया गया 280 मी. लंबाई वाले जलयान हेतु 280 मी. लंबी एक ही शिप लोडर है।
- (iv) क्वे क्षमता 9.50 मि.टन एवं यार्ड क्षमता 9.0 मि.टन रहने के कारण टर्मिनल क्षमता को यार्ड क्षमता के साथ जोड़ने के लिए हर प्रकार की संभाव्यता का अन्वेषण किया गया। प्रस्तावित क्षेत्र वर्तमान घाटों के पीछे की भूमि को पहले ही अनधिकार हस्तक्षेपण करने के कारण यार्ड क्षेत्र को और आगे विस्तार करना संभव नहीं है, और आगे की बढ़ोत्तरी संभीप घाटों का परिचालन सुविधा एवं विकास कार्यकलापों में बाधा डाल सकता है। उपर्युक्त के विचार में क्वे क्षमता 9.50 मि.टन एवं यार्ड क्षमता 9.0 मि.टन और इन दोनों के बीच में भिन्नता केवल 5% रहा।
- (v) यार्ड क्षेत्र आदि बुद्धि करने के कारण पूँजी लागत से संबंधित मदों में कुछ पुनरीक्षण हुआ, तदनुसार पूँजी लागत ₹ 275.20 करोड निर्धारित किया गया। उपर्युक्त परिवर्तन के साथ संशोधित संभलाई दर ₹ 110.67 हुआ।

9.3 वि.पो.ट्र.द्वारा फाईल किया गया संशोधित लागत सारणी का स्पष्टीकरण नीचे दिया गया है :

- (i) संशोधित पूँजी लागत को ₹ 275.20 करोड तक प्राक्कलित किया गया। इसका विवरण निम्नानुसार है :

(रूपये लाख में)

क्र.सं	विवरण	अनुमानित पंजी लागत
(i).	सिविल लागत	
1.	भंडारण यार्ड का विकास	2243.26
2.	कार्यशाला क्षेत्र के भवन	35.13
3.	विद्युत सब स्टेशन भवन	41.92
4.	रेल्वे लाइन, साईडिंग्स एवं स्टैकर, रीक्लैमर एवं शिप लोडर के लिए नीव।	1211.13
5.	एप्रोच रोड्स	555.15
6.	कन्वेयर गैलरीज	2966.09
7.	ट्रान्सफर टावर्स	116.70
8.	डंपर हाउसेस	2429.06
9.	विविध जल आपूर्ति, प्रशासनिक भवन, पावर कंट्रोल रूम, भंडार आदि।	1290.44
	उप-कुल	10888.88
(ii).	यांत्रिक उपकरण	
1.	ट्रिवन वेगन लिप्लर - 1	2447.20
2.	स्टैकर कम रीक्लैमर्स - 3000 टी पी एच -2	6523.57

3.	शिप लोडर - 3000 टी पी एच 1)	2468.72	
4.	बेल्ट कन्वेयर्स - 1600 मि मि चौड़ा	2213.46	
5.	बेल्ट कन्वेयर्स - 1200 मि मि चौड़ा	975.48	
6.	मेटल डिटेक्टर एवं बेयर्स (4+2)	56.65	
7.	पे लोडर्स - 4	135.95	
8.	कार्यशाला उपस्कर	113.30	
9.	विद्युत शक्ति एवं कंट्रोल स्विच गियर्स	386.34	
		उप-कुल	15320.67
(iii).	विविध प्रभार - [5% of (i). + (ii).] i.e. 5% * (10888.88 + 15320.67)		1310.48
	परियोजना का कुल पूँजी लागत [(i) + (ii) + (iii)]		27520.03

(ii) वि पो ट्र द्वारा प्राककलित संशोधित वार्षिक राजस्व आवश्यकता निम्नानुसार है :

क्र.सं.	विवरण	रूपये लाखों में
1.	कुल वार्षिक परिचालन लागत	5740.40
2.	पूँजी नियोजन	27520.03
3.	16% पूँजी नियोजन पर प्रतिलाभ	4403.20
कुल वार्षिक राजस्व आवश्यकता		10143.60

(iii) संशोधित वार्षिक राजस्व आवश्यकता में संभलाई प्रभार के लिए 98%, भंडारण एवं विविध प्रभार हेतु प्रत्येक के लिए 1% अनुपात विहित मार्गदर्शन के अनुसार है ।

(iv) दरमान :

संशोधित प्रस्ताव दि. 19 नवंबर 2010 के अनुसार वि पो ट्र द्वारा द्वारा प्रस्तावित अपफ्रेंट टेरिफ निम्नानुसार है :

(क) कार्गो संभलाई प्रभार :

क्र.सं	वस्तु	दर-रूपयों में	
		विदेशी	तटीय
1.	लोहा अयस्क	110.67	110.67

(ख) भंडारण प्रभार :

- (i). भंडारण प्रभार लगाये जाने वाले कार्गो का - 28%
प्रतिशत
- | | |
|---|---------------------------------|
| (क). कार्गो का ड्वेल टाइम | - 23 दिन |
| (ख). फ्री अवधि | - 15 दिन |
| (ग). घाट पर जलयानों का ठहराव | - 1.67 दिन |
| (घ). भंडारण लगाए जाने वाले दिन | - 6.33 दिन (23 दिन - 16.67 दिन) |
| (च). भंडारण लगाए जाने वाले कार्गो का प्रतिशत | - 28% (6.33 दिन /23 दिन x 100) |
| (ii). भंडारण प्रभार लगाए जाने वाले कार्गो (89.82 एल टी x 28%) | - 25.15 लाख टन |

(iii). भंडारण प्रभार (15 दिन प्री अवधि के बाद) Rs. प्रति टन / दिन

(क) प्रथम सप्ताह के लिए	- 0.64
(ख) द्वितीय एवं तृतीय सप्ताह के लिए	- 1.28
(ग) तृतीय सप्ताह के बाद	- 2.56

(ग) सफाई, धूलि दिमन, पर्यावरण आदि के लिए विविध प्रभार - प्रति टन के लिए ₹ 1.13 .

9.4 वि. पो. ट्र. ने तत्पश्चात् दि. 24 नवंबर 2010 द्वारा इसका दि. 22 नवंबर 2010 का संशोधित प्रस्ताव से संबंधित निम्न लिखित निवेदन कर रहा है :

- (i) ई क्यू-1 एवं ई क्यू-1ए बर्थों के बीच भूमि आबंटित करने की आवश्यकता पड़ने और उन्हें बी ओ टी के आधार पर प्रस्तावित करने के साथ साथ वर्तमान / बी ओ टी बर्थों के लिए बैक अप क्षेत्र की तरफ भूमि की आवश्यकता को धान में रखने कारण भंडारण क्षेत्र को पुनः देखा गया और पहले प्रस्तावित 116,864 वर्ग मी. के बजाय 73,380 वर्ग मी. (18.78 एकड़) आबंटित करने का प्रस्ताव किया गया। डब्ल्यु क्यू-1 घाट की व्यवस्था और यार्ड क्षमता के बीच गैप कम करने के लिए उक्त प्रस्ताव के लिए 9 एम टी क्षमता पर विचार किया गया जिस के लिए 76,380 वर्ग मी (18.87 एकड़) पर्याप्त समझा गया।
- (ii) विशाखपट्टनम पोर्ट में डब्ल्यु क्यू-1 घाट की आवश्यकता पूरा करने के लिए आर एंड डी यार्ड पहले ही रहने के कारण मार्शलिंग यार्ड की जरूरत नहीं है, तथा मिंदी के पास इंटर चैंज यार्ड जैसे विकास प्रस्ताव भी हैं जो उक्त परियोजना सहित बी ओ टी परियोजनाओं की आवश्यकताओं को पूरा कर सकते हैं।

10. इस मामले में परामर्श से संबंधित कार्यवाही प्राधिकार के कार्यालय में रिकार्डों में उपलब्ध है। प्राप्त किए उद्धरण तथा संबंधित पार्टियों द्वारा किए गए वाद-विवाद संबंधित पार्टियों को अलग से भेजा जाएगा। विवरण हमारे वेबराईट <http://tariffauthority.gov.in> में भी उपलब्ध है।

11. इस मामले पर कार्यवाही करते समय इकट्ठा किया गया कुल विवरण के संदर्भ में निम्न स्थिति निकलता है :

- (i) वि. पो. ट्र. पर लोहा अयस्क की यांत्रिकरण संभालाई के लिए अपफ्रंट प्रशुल्क कैप नियत करने का प्रस्ताव को पब्लिक प्राइवेट पार्टिसिपेशन के आधार (पी पी पी) पर विकसित करना होगा। यह प्रस्ताव नौवहन, सड़क परिवहन एवं राजमार्ग (एम एस आर टी एच) फरवरी 2008 में मंत्रालय द्वारा अपफ्रंट प्रशुल्क निर्धारण के लिए जारी किये गये मार्गदर्शनों के आधार पर है।
- खण्ड 2.2 के अनुसार फरवरी 2008 को महापत्तनों में पी पी पी प्रोजेक्टों के लिए अपफ्रंट प्रशुल्क सैटिंग के लिए मार्गदर्शन के अनुसार निर्धारित केये जाने वाले टैटु कैप्स उन सभी प्रोजेक्टों पर लागू होंगे जो अगले पांच वर्षों में लोहा अयस्क संभालाई के लिए बिड करेंगे।
- (ii) वि. पो. ट्र. ने हमारी राय के साथ पूर्व प्रस्तावों की समीक्षा की है और एक परिशोधित प्रस्ताव 22 नवंबर 2010 फाइल किया है, जिसमें यार्ड क्षमता और व्यवस्था के बीच बेमेल को कम किया है जो इसके मूल प्रस्ताव पाया गया है। वि. पो. ट्र. द्वारा सूचना / स्पष्टीकरण के साथ इस मामले की पार्यवाही के दौरान उनकी पत्र 22 नवंबर 2010 पत्र द्वारा प्रस्तुत परिशोधित प्रस्ताव को इस विश्लेषण में स्वीकार किया गया।

(iii) सामान्य अनुपालन में अपफ्रंट प्रशुल्क सैटिंग के लिए जारी मार्गदर्शनों के साथ वि. पो. ट्र. की दि. 22 नवंबर 2010 का प्रस्ताव देखें अधिसूचना सं. टैम्प/52/2007-विविध, दि. 26 फरवरी 2008 देखें। कुछ मानकों / पैरामीटरों पर प्रस्तावित बदलाव के साथ-साथ बाद में अनुच्छेदों में चर्चा है की गयी है।

(iv) अधिकतम टर्मिनल क्षमता :

(क) अधिकतम क्वे क्षमता :

(i) विशाखपट्टणम पोर्ट ट्रस्ट ने यांत्रीकृत लोहा अयस्क संभलाई टर्मिनल का वार्षिक 9.50 मि. टन अधिकतम क्वे क्षमता का निर्धारण किया।

(ii) हैंडिमेक्स वेसल और पेनामेक्स वाहकों का हिस्सा उनके मूल प्रस्ताव पर प्रत्येक के लिए 50% कल्पना किया। बाद में हमारे अवलोकन को ध्यान में रखकर तथा कार्यान्वयन के तहत निकर्षण परियोजनाओं को ध्यान में रखकर विशाखपट्टणम पोर्ट ट्रस्ट ने घरिशोधित प्रस्ताव में पेनामेक्स वाहक का हिस्सा 67% तथा हैंडिमेक्स वेसल का हिस्सा 33% माना।

पोर्ट ट्रस्ट ने यह प्रस्तुत किया कि सोइज के लोहा अयस्क वाहकों को केवल वाहय बंदरगाह पर ही संभलाया जाता है। आंतरिक बंदरगाह में प्रतिवंध को ध्यान में रखते हुए जहों पर इस सुविधा पर विचार किया जा सकता है, प्रस्तावित टर्मिनल पर कोई कैप सोइज की वाहकों की अपेक्षा नहीं की जा सकती है। विशाखपट्टणम पोर्ट ट्रस्ट द्वारा मानी गयी वाहकों की क्षमता का शेयर / हिस्सा भरोसेमंद है तथा विश्लेषण में विचार किया जा सकता है।

(iii) अपफ्रंट प्रशुल्क का निर्धारण करने के लिए वर्तमान प्रस्ताव में विशाखपट्टणम पोर्ट ट्रस्ट द्वारा की गयी अति महत्वपूर्ण परिवर्तन शिप लोडर्स की संख्या में परिवर्तन और बाद में पेनामेक्स वाहक के संभलाई दर में परिवर्तन है।

मार्गदर्शन में लोहा अयस्क टर्मिनल के लिए सुझाव दी गयी उपस्कर सूची में अन्य उपकरण के अलावा 2 शिप लोडर्स का नियोजन का शर्त लगाया गया है, पोर्ट ने शिपलोडर नियोजित करने का प्रस्ताव किया है।

पोर्ट ने स्पष्ट किया कि पोर्ट के वाह्य बंदरगाह में विद्यमान यांत्रीकृत लोहा अयस्क बर्थ एक शिप लोडर के साथ कार्य कर रहा है और वांछित उत्पादन प्राप्त हो रहा है। विद्यमान अयस्क बर्थ की लंबाई 280 मीटर है जहां पर 280 मीटर के वाहकों का बर्थिंग होता है तथा प्रस्तावित लोहा अयस्क टर्मिनल भी उसी लंबाई का है। इस दृष्टिकोण से परिचालन सुविधा, विशेषकर बर्थों की लंबाई को ध्यान में रखकर साथ ही तकनीकी सहूलियत के कारण पोर्ट ट्रस्ट ने यह निर्णय दिया कि, प्रस्तावित लोहा अयस्क टर्मिनल पर एक (1) शिपलोडर काफी है। यह प्राधिकार विशाखपट्टणम पोर्ट ट्रस्ट की क्वे की अधिकतम लंबाई के बारे में या तकनीकी सुविधा के बारे में विवाद के गुण अवगुण के तरफ ध्यान नहीं दिया क्योंकि ये मामले सरकार में प्रोजेक्ट क्लरिंग प्राधिकार द्वारा भेजे जाने चाहिए।

पोर्ट एकमात्रा शिप लोडर संरूपण (आकृति) पर जोर देने पर भी, अपने दि. 18 सितंबर 2010 के पत्र में अपफ्रंट प्रशुल्क की गणना 2 शिपलोडर्स के साथ करने का लेखन प्रस्तुत किया। विशाखपट्टणम पोर्ट ट्रस्ट द्वारा प्रस्तुत की गयी 2 शिपलोडर्स का परिदृश्य में यह देखा गया है कि अधिकतम क्वे क्षमता 11.52 एम

टी पी एस निर्धारित करने पर भी, यार्ड की क्षमता बढ़े परिधि के रूप में काम करने के फलस्वरूप 2 आयतनों के बीच विस्तृत खाली जगह है।

पोर्ट ट्रस्ट ने स्पष्ट किया कि प्रस्तावित क्षेत्र विद्यमान बर्थों के पीछे का क्षेत्र तक पहुंच जाने के कारण यार्ड एरिया को आगे और बढ़ाना संभव नहीं होगा तथा जमीन को आगे और बढ़ाना साथ में लगे बर्थों के विकास तथा कार्यकलापों में बाधा (अड़चन) होगी। पार्ट द्वारा दी गयी रिपोर्ट के अनुसार, यार्ड की क्षमता नियंत्रित होने के कारण, निर्धारित मानदण्ड के अनुसार क्षेत्र की क्षमता 2 शिपलोडर्स के लिए अनुमान लगाने पर भी, पूजी लागत लगाने और अतिरिक्त शिपलोडर्स का परिचालन मूल्य से प्रशुल्क में वृद्धि के साथ उपभोक्ताओं पर भार के अलावा और कोई उपयोग नहीं होगा। संयोग से डब्लू क्यू-1 प्रोजेक्ट के लिए तकनीकि - आर्थिक औचित्यता रिपोर्ट एक शिपलोडर परिचालन में ही लिया जाता है।

विशाखपट्टणम पोर्ट ट्रस्ट द्वारा 22 नवंबर 2010 को फाइल की गयी परिशोधित प्रस्ताव में यह घोट किया गया है कि, क्षेत्र की क्षमता 9.5 एम टी पी ए पर तथा अधिकतम यार्ड की क्षमता 8.98 एम टी पी ए अर्थात् करीब 9 एम टी पी ए पर निर्धारित की गयी है। शिपलोडर्स की संख्या में बदलाव निर्धारित करने पर भी हैंडिमेक्स वाहक के लिए लदान दर मुख्यरूप के शिपलोडर की उच्च क्षमता के कारण नियामक लदान दर के बराबर लिया जाएगा। पेनामेक्स वाहकों के लिए संभलाई दर निर्धारित मानक से कम करने का प्रस्ताव है जो परिकलन के साथ किया गया है।

उपर्युक्त को देखते हुए और मुख्य रूप से यार्ड क्षमता की प्रतिबंधता को मान्यता देते हुए विशाखपट्टणम पोर्ट ट्रस्ट द्वारा प्रस्तावित शिपलोडर्स की संख्या में परिवर्तन को स्वीकार किया जाता है। इस परिवर्तन को इस शर्त पर स्वीकार किया जाता है कि, निर्धारित की गयी अपांक्ट प्रशुल्क विशाखपट्टणम पोर्ट ट्रस्ट द्वारा प्रस्तुत कारणों के लिए टर्मिनल में केवल एक शिपलोडर नियोजित करने पर ही किया जाएगा। विशाखपट्टणम पोर्ट ट्रस्ट को सुझाव दिया गया कि यह सुनिश्चित कर लें कि आसंत्रित करने वाले आर एफ क्यू और हस्ताक्षर की जाने वाली करार इस स्थिति को लागू होंगे।

(iv) हैंडिमेक्स वाहक के लिए लोहा अयस्क लदान हेतु निर्धारित मानक प्रति दिन के लिए 25000 टन है, जो 2 शिपलोडर्स पर आधारित है, और पेनामेक्स वाहकों के लिए प्रति दिन 55000 टन निर्धारित किया गया है।

उपर्युक्त स्थिति के विपरीत विशाखपट्टणम पोर्ट ट्रस्ट ने हैंडिमेक्स वाहकों के लिए दो शिपलोडर्स के बराबर लागू होने वाले मानक पर प्रति दिवस 25,000 टन संभलाई दर माना है। पोर्ट ट्रस्ट ने पुष्टि किया कि एक शिपलोडर के साथ परिचालित वर्तमान अयस्क घाट प्रतिदिवस 25000 टन लदान दर प्राप्त किया है, और अतः पोर्ट को विश्वास है कि प्रस्तावित घाट पर भी उसी प्रकार का उत्पादन प्राप्त किया जा सकता है।

पेनामेक्स वाहकों के लिए उपकरण के तकनीकी विर्मिंदिष्टों के आधार पर प्रतिदिवस 43200 टन संभलाई दर है। पोर्ट ने शिपलोडर की संभलाई दर 365 दिनों के लिए प्रति घाटा 3000 टन की दर पर मान लिया और दक्षता कारक, हैच बदलाव, ड्राफ्ट सर्वे, पारंभिक प्रबंध इत्यादि जैसे परिचालन अपेक्षाओं के लिए लिया गया समय कारक को 60% पर गिना है। यहां पर यह कहन युक्तसंगत होगा कि, विशाखपट्टणम पोर्ट ट्रस्ट द्वारा पिछले तीन वर्षों में पेनामेक्स वाहकों के लिए यात्रिकी लोहा अयस्क घाट पर एक शिपलोडर के नियोजन से प्रतिदिवस में प्राप्त उच्चतम वास्तविक लदान दर 35358 टन रिपोर्ट किया गया। पोर्ट द्वारा पेनामेक्स वाहकों

के लिए प्रस्तावित लदान दर 43200 टन / दिन पोर्ट द्वारा प्राप्त सर्वोत्तम लदान दर से उच्च है तथा पोर्ट ने परिकलन के साथ इसके प्रस्ताव को साबित कर दिया । विशाखपट्टणम पोर्ट द्रस्ट द्वारा प्रस्तुत की गयी स्पष्टीकरण / परिकलन के विश्वास पर विशाखपट्टणम पोर्ट द्रस्ट द्वारा पेनामेक्स वाहकों के लिए कल्पना की गयी संभलाई दर को स्वीकार किया गया ।

(ख) अधिकतम यार्ड क्षमता :

(i) अपफ्रंट प्रशुल्क मार्गदर्शन की शर्त यहा है कि, पार्ट द्वारा विकास के लिए उपलब्ध कराई गयी यार्ड क्षेत्र के लिए यार्ड क्षमता का निर्धारण किया जाना है । मूल रूप से पोर्ट ने 116,864 वर्ग मीटर जमीन आबंटित करने का प्रस्ताव किया, जिसमें से 72,864 वर्ग मीटर स्टॉक यार्ड विकसित करने के लिए प्रस्तावित है । बाद में पोर्ट ने जमीन की आवश्यकता की समीक्षा की और 72,864 वर्ग मीटर क्षेत्र आबंटित करने का प्रस्ताव किया । यार्ड और क्वे क्षमता 5 बीच की खाली जगह को हटाने की संभवना की जांच करने की हमारे अनुरोध पर पोर्ट ने परिशोधित प्रस्ताव दि. 22 नवंबर 2010 में स्टोरेज तथा सम्बद्ध सुविधा के लिए विस्तारित आबंटन कुल 76,380 वर्ग मीटर जमीन प्रस्तावित किया है ।

(ii) स्टॉकिंग क्षमता :

वि. पो. ट्र. ने मार्गदर्शन में निर्धारित मानकों के अनुसार प्रतिवर्ग मीटर पर स्टॉकिंग घटक 15 टनों का माना है ।

(iii) भूखण्ड उत्पादन :

मार्गदर्शन में लोहा अयस्क टर्मिनल के लिए भूजत्पादर के लिए निर्दिष्ट की गयी मानक 12 है, और निशुल्क दिवस की संख्या 25 निर्दिष्ट किया गया है । जुलाई 2010 के मूल प्रस्ताव में वि. पा. ट्र. ने उत्पादन अनुपात को 14.3 माना है । नवंबर 2010 की परिशोधित प्रस्ताव में वि. पो. ट्र. ने उत्पादन घटक 16 की कल्पना की है । वि. पो. ट्र. ने समर्थित किया कि वि. पो. ट्र. में पिछले 3 वर्षों के दौरान वर्तमान लोहा अयस्क सुविधा का औसतन रहने का समय 23 दिन हैं । इसे आधार के रूप में अपनाते हुए, उत्पादन अनुपात 15.8 अथवा 16 होता है (365 दिन / 23 दिन) । पोर्ट द्वारा दी गयी समर्थन के आधार पर तथा तथ्य में निर्दिष्ट मानकों से यह बदलाव के परिणामस्वरूप यार्ड की क्षमता में सुधार होगा, इस मान्यता से इसे स्वीकार कर लिया गया ।

(iv) लोहा अयस्क के लिए अपनायी गयी स्टॉकिंग घटक यांत्रिकी अर्मिनल का अधिकतम यार्ड क्षमता तथा उपर्युक्त बताये गये अनुसार उत्पादन अनुपात एवं मार्गदर्शन में निर्दिष्ट सूत्र को लागू करने से 8982288 टन अर्थात् प्रति वर्ष 8.98 टन (एम टी पी ए) निर्धारित किया गया ।

(ग) अधिकतम टर्मिनल क्षमता :

यांत्रिकी टर्मिनल की वार्षिक 8982288 टन पर मानी गयी अधिकतम क्षमता, 2 क्षमताओं के अर्थात् क्वे और यार्ड की अपफ्रंट प्रशुल्क का परिकलन में कम होता है ।

जैसा कि पहले लाया गया है, मार्गदर्शन में निर्धारित मानक से वि. पो. ट्र. द्वारा दिये गये कारणों के लिए शिपलोडर्स की संख्या के संदर्भ में छूट दिया गया । यार्ड क्षमता का नियंत्रण विशेष कारण है । अतः यदि वास्तविक परिचालन के समय में शिपलोडर्स की संख्या अथवा यार्ड क्षमता निर्धारण के पैरामीटर्स, अपफ्रंट प्रशुल्क निर्धारण में विचार किये गये

पैरामीटर्स से अलग पाये जाने पर, वि. पो. ट्र. को इस आदेश में निर्धारित अपफ्रंट दर के लिए प्राधिकार के पास जाना होगा ।

(V) पूँजी लागत :

वि. पो. ट्र. द्वारा कार्गो संभलाई सेवाओं के लिए लोहा अयस्क टर्मिनल के लिए अनुमानित परिशोधित पूँजी लागत रु. 275.20 करोड निम्नानुसार है :

(क) सिविल निर्माण लागत :

अपफ्रंट प्रशुल्क मार्गदर्शन मोटे तौर पर लोहा अयस्क टर्मिनल के लिए, शामिल सिविल कार्यों को सूचित करता है और पोर्ट को सिविल लागत का अनुमान लगाने की आवश्यकता है । वि. पो. ट्र. द्वारा तैयार की गयी सिविल कार्य के प्राक्कलन में लिये गये भद्र लोहा अयस्क टर्मिनल के लिए निर्धारित मार्गदर्शन में पो. ट्र. द्वारा प्रस्तुत की गयी प्राक्कलन में शामिल नहीं किये गये मार्शलिंग यार्ड को छोड़कर, मोर्ट तौर पर सूचित सूचि को अपनाते हैं ।

(ख) उपकरण लागत :

मार्गदर्शन के अनुसार, उपकरण की सूचि के लिए उसमें निर्धारित पूँजी लागत का अनुमान किया जाना चाहिए :-

- (i) मार्गदर्शन में निर्दिष्ट उपकरण के नियामक स्तर से शिपलोडर के संदर्भ में वि. पो. ट्र. द्वारा किया गया परिवर्तन पूर्व के अनुच्छेद में स्पष्ट किया जा चुका है ।
- (ii) उपकरण की नियामक सूची के अन्य उपकरण में से 2 रिक्लेमर्स और 2 स्टैकर्स निर्दिष्ट किया गया है जबकि वि. पो. ट्र. ने 2 स्टैकर कम रिक्लेमर को माना है ।

पहले भी वि. पो. ट्र. ने, अपफ्रंट प्रशुल्क निर्धारण में कोकिंग कोल और थर्मल कोल तथा थर्मल एवं स्टीम कोल हेतु अपफ्रंट प्रशुल्क निर्धारण के लिए अन्य प्रस्ताव में रिक्लेमर और स्टैकर को अलग से नियोजित करने के बजाय रिक्लेमर -कम-स्टैकर नियोजन को माना है । प्राधिकार द्वारा आदेश सं. टैम्प/58/2008-वी पी टी, दिनांक 27 नवंबर 2009 तथा सं. टैम्प/53/2008-वी पी टी, दिनांक 4 मई 2010 में उन विशेष मामले में अपफ्रंट प्रशुल्क निर्धारित करते समय इस स्थिति को विश्वास में लिया गया ।

- (iii) उपकरण की नियामक सूची के अन्य उपकरण में से 2 वैगन टिप्पर और 2 क्रेन्स निर्धारित किये गये हैं । पोर्ट ने स्पष्ट किया कि 2 वैगन टिप्पलर्स के बजाय ट्रिवन वैगन टिप्पलर से अधिकतम उत्पादन होगा और किफायती भी है । क्रेनों के संबंध में, पोर्ट ने स्पष्ट किया कि प्रस्ताव लोहा अयस्क का समाकलित (एकीकृत) यांत्रिकी लदान दर्शाने के कारण क्रेनों को नियोजित करना जरूरी नहीं है । वि. पो. ट्र. द्वारा पूर्व में थर्मल कोल और स्टीम कोल का अपफ्रंट प्रशुल्क निर्धारण के लिए फाइल की गयी प्रस्ताव में भी वि. पो. ट्र. द्वारा उपकरण के उन्हीं जोड़े पर विचार किया गया था जो आदेश सं. टैम्प/53/2009-वी पी टीए दिनांक 4 मई 2010 में प्राधिकार द्वारा विश्वास में लिया गया था ।

- (ग) पोर्ट द्वारा तैयार की गयी सिविल तथा उपकरण लागत प्राक्कलन, जो किसी भी प्रकार की आवश्यकता की देखरेख करने के लिए आकस्मिकताओं के लिए, कार्य ठेका कर तथा इंजनीयरिंग / पर्यवेक्षण प्रभार का प्रावधान के साथ हैं । वि. पो. ट्र. के अन्य प्रशुल्क निर्धारण में वही दृष्टिकोण का विश्वसा है ।

वि. पो. ट्र. द्वारा विचारणीय लागत लोडर, स्टैकर कप रिक्लेमर, शिपलाडर, मेटल डिटेकर्स और वेयर्स बर्कशाप उपकरण, विद्युत पावर एवं कंट्रोल स्विच गियर्स इत्यादि की युनिट लागत, बर्थ सं. ईक्यू-१ ए पर कोल टर्मिनल के लिए 4 मई 2010 पर दिये गये आदर्श में निर्धारित अपफ्रंट प्रशुल्क में इस प्राधिकार द्वारा विश्वसनीय स्थिति के अनुसार है। जहां तक बेल्ट कन्वेयर की पूँजी लागत का संबंध है, पोर्ट ने उसके बारे में प्रलेख साक्ष्य प्रस्तुत नहीं किया है। प्रस्तावित लोहा अयस्क टर्मिनल के लिए वि. पो. ट्र. द्वारा बेल्ट कन्वेयर के लिए अनुमानित लागत, पोर्ट द्वारा अपफ्रंट प्रशुल्क प्रस्ताव में, ईक्यू १ ए बर्थ पर संभलाई जाने वाली थर्मल तथा स्टील कोल तथा ईक्यू-१ बर्थ पर संभलाई जाने वाली स्टीम कोल के लिए बेल्ट कन्वेयर की अनुपातिक लंबाई के लिए पार्ट द्वारा अनुमानित लागत पूँजी लागत के तुलनीय है। अतः इस मामले में वि. पो. ट्र. का प्राक्कलन भरोसेमंद है।

सिविल कार्यों के लिए पूँजी लागत के संबंध में पोर्ट ने दर विश्लेषण प्रस्तुत किया और स्पष्ट किया कि यह प्राक्कलन वि. पो. ट्र. में पूर्व में, मूल्य में स्वतः वृद्धि के साथ निष्पादित उसी प्रकार के कार्यों के आधार पर है, जो मौजूदा मार्केट दरों के अनुसार आये लागत के बराबर है। पोर्ट को अपफ्रंट प्रशुल्क मार्गदर्शन सिविल लागत का अनुमान करना अपेक्षित है।

सिविल कार्यों तथा उपकरण लागत के लिए पोर्ट द्वारा प्रस्तुत की गयी पूँजी लागत प्राक्कलन भरोसेमंद है। यह उल्लेच्यनीय है कि वि. पो. ट्र. द्वारा प्रस्तुत पूँजी लागत प्राक्कलन के लिए उपभोक्ताओं या बिड़ुरों को कोई आपत्ति नहीं है।

- (घ) वि. पो. ट्र. ने सिविल तथा उपकरण लागत पर विविध पूँजी लागत 5% पर अनुमानित किया है जो मार्गदर्शन में निर्दिष्ट मानक के क्रम में है।
- (च) नियोजित पूँजी पर प्रतिलाभ अनुमानित पूँजी लागत का 16% पर अनुमानित किया गया है। एस्सल माइनिंग एवं इंडस्ट्रीज ने प्रतिलाभ को 12% कम करने के लिए अनुरोध किया है। यहां पर यह कहना उचित होगा कि आर ओ सी ई की दर इस प्राधिकार द्वारा हाल ही में परिशोधित किया गया, और यह निर्णय लिया गया है कि महा पत्तनों तथा प्राइवेट टर्मिनल्स हेतु प्रशुल्क निर्धारण करने के लिए वर्ष 2009-10 के लिए आर ओ सी ई 16% अपनाया जाए। अतः नियोजित पूँजी पर प्रतिलाभ को अनुमानित पूँजी लागत पर 16% परिकलित किया गया। कार्गो संभलाई सेवाओं के लिए यह रु. 44.03 करोड़ होता है।

(vi) परिचालन लागत :

- (क) लोहा अयस्क टर्मिनल के लिए निर्धारित अपफ्रंट प्रशुल्क मार्गदर्शन, बिजली खपत मानक 1.40 युनिट्स है। वि. पो. ट्र. ने मार्गदर्शन में निर्धारित खपत मानक को अपनाते हुए बिजली की लागत का प्राक्कलन किया है।
- वि. पो. ट्र. द्वारा विचारणीय बिजली की लागत रु. 6.26 है। वि. पो. ट्र. ने बिजली की युनिट दर के सपोर्ट में ए पी ई पी डी सी एल द्वारा उठाये गये जून 2010 विद्युत बिल की एक प्रतिलिपि प्रस्तुत किया है।
- (ख) मानकों के अनुसार सिविल परिसंपत्तियों पर मरम्मत तथा अनुरक्षण लागत 1% तथा यांत्रिकी और विद्युत उपकरण पर 7% का अनुमान लगाया गया, कुल नियत परिसंपत्ति की बीमा लागत रु. 1% पर तथा अन्य व्यय, नियत परिसंपत्तियों की कुल मूल्य का 5% पर लगाया गया।
- (ग) मार्गदर्शन के अनुसार मूल्यहास को, कंपनी अधिनियम 1956 में निर्धारित स्टेट लाइन प्रणाली (एस एल एम) के लिए अपनायी जानी वाली मूल्यहास दरों के अनुसार गिना जाएगा। परिसंपत्तियों के संगत गूप के लिए एस एल एम के तहत कंपनी अधिनियम में निर्दिष्ट दरों के

अनुसार मूल्यहास को सिविल लागत पर 3.34% की दर पर तथा उपकरण लागत पर 10.34% की दर पर परिकलित किया जाएगा ।

- (घ) कुल क्षेत्र का 76830 वर्ग मीटर के लिए पट्टा किराया परिकलित किया गया । वि. पो. ट्र. ने इस प्राधिकार द्वारा अनुमोदित दर पर पंचवार्षिक 2003-08 के लिए पट्टा किराया का अनुमान लगाया । वार्षिक मूल्य वृद्धि वर्तमान दर सूची के अनुसार वर्ष 2004-05 से 2009-10 तक सलाना 2% की दर पर विचार किया गया है ।

अपफ्रंट प्रशुल्क मार्गदर्शन के मार्गदर्शन निर्दिष्ट हैं कि पोर्ट की जमीन के लिए पट्टा किराया संबंधित महा पत्तनों के दर-मान में निर्धारित दर के आधार पर अनुमानित किया जाना चाहिए । वि. पो. ट्र. की जमीन का पट्टा किराया इस प्राधिकार द्वारा, आदेश सं. टैम्प/41/2005-वी पी टी, दि. 22 अप्रैल 2008 द्वारा पंचवर्षीय 1998-2003 तथा 2003-2008 के लिए जमीन नीति पर, मार्च 2004 में जारी सरकार के मार्गदर्शन का अनुसरण करके पिछले बार अनुमोदित किया गया था । इस प्राधिकार द्वारा अनुमोदित पट्टा किराया का परिशोधन अभी किया जाना है परंतु पोर्ट ट्रस्ट ने महा पत्तनों की जमीन नीति पर सरकार की मार्गदर्शन के क्रम में पट्टा किराया परिशोधन के लिए अभी तक कोई प्रस्ताव फाइल नहीं किया है । किसी प्रकार भी का परिशोधन होने तक वर्तमान दर-मान जारी रहेगा ।

इस मद के लिए वि. पो. ट्र. का अनुमान, जो इस प्राधिकार द्वारा पंचवर्षीय 2003-08 के लिए अनुमोदित दर पर, अनुमोदित वार्षिक मूल्यवृद्धि 2% पर, तथा वि. पो. ट्र. द्वारा जोन-11 ए2 के लिए अनुमोदित लागू दर को किसी प्रकार का परिवर्तन किये बिना मान लिया गया ।

यदि पंचवार्षिक 2008-13 के लिए परिशोधित पट्टा किराया प्रस्तावित टर्मिनल के लिए आर एफ पी जारी करने से पहले लागू होने पर पोर्ट को इस मद के संदर्भ में अपफ्रंट प्रशुल्क की समीक्षा करने के लिए इस प्राधिकार के पास जाना होगा ।

- (vii) वि. पो. ट्र. द्वारा अपफ्रंट प्रशुल्क निर्धारित करने के लिए प्रस्तुत की गयी तथा इस क्रम में, विचार की गयी स्थिति के प्रस्तावों को अनुलग्नक-1 के रूप संलग्न किया गया है ।
- (क) कार्गो संभलाई सेवा से कुल राजस्व की आवश्यकता रु. 10143.62 लाख पर अनुमान लगाया गया, जो परिचालन लागत रु. 5740.42 लाख का पूर्णयोग तथा पूँजी लागत पर रु. 4403.20 लाख का प्रतिफल है ।
- (ख) मार्गदर्शन के अनुसार, कुल राजस्व आवश्यकता का 98% संभलाई प्रभार के लिए प्रत्येक का 1%, स्टोरेज प्रभार के लिए तथा पूर्वनिर्धारित प्रशुल्क तक पहुंचने के लिए विविध प्रभार के लिए संविभाजित (बांट दिया गया) किया गया ।
- (ग) वि. पो. ट्र. द्वारा प्रस्तावित संपूर्ण संभलाई प्रभार में डम्पर हाउस पर उत्तराई सुविधाओं के द्वारा वैगन से प्राप्त कार्गो की उत्तराई सहित, स्टॉक यार्ड में उसे स्थानांतरण करने, स्टॉक यार्ड पर 15 दिनों का निःशुल्क समय तक स्टोरेज करने, स्टॉक यार्ड से रिक्लेम करने, तथा जहाजों में लदायी करने, वार्फेज तथा दर-मान में विशेष रूप से निर्दिष्ट नहीं किये गये अन्य विविध सेवायें शमिल हैं ।
- (घ) वि. पो. ट्र. ने पिछले तीन वर्षों में प्राप्त स्थिति के आधार पर कार्गो रहने का समय 23 की कल्पना की है । कार्गो के रहने का औसत समय को गिनते हुवे बर्थ पर 1.67 दिन के लिए वाहक का रूकना और प्रस्तावित 15 दिनों का निःशुल्क अवधि को पोर्ट ने कुल कार्गो का 28% विलंब शुल्क के रूप में परिकलन किया । पहले स्लैब (1 ली सप्ताह) के लिए 0.64 प्रति टन पर दर प्रस्तावित किया गया है । बाद के स्लैब के लिए, पहली स्लैब हेतु

प्रस्तावित दर का स्टोरेज प्रभार 2.0 गुणा प्रस्तावित किया गया। स्टोरेज प्रभार तक पहुंचने के लिए वि. पो. ट्र. द्वारा अन्य अपफ्रंट प्रशुल्क मामलों में अपनायी गयी दृष्टिकोण के क्रम में है। प्रस्तावित दर स्वीकार कर लिया गया।

(च) विविध प्रभारों के लिए प्रशुल्क कैप वि. पो. ट्र. द्वारा प्रस्तावित अनुसार रु. 1.13 प्रति टन होता है। विविध प्रभारों में स्वीपिंग, धूति दमन, पर्यावरण सुरक्षा आदि शामिल हैं।

(ज) सरकार की तटीय नीति के अनुसार, जो कि प्रशुल्क मार्गदर्शन 4.3 खण्ड में निर्धारित और 31 मार्च 2005 में अधिसूचित किया है, अनुसार लोहा अयस्क कार्गो की संभलाई किसी भी तटीय रियायत के लिए हकदार नहीं है। अतः पोर्ट ने भी अधिकार रूप से तटीय वर्ग के लिए संभलाई प्रभार में रियायती प्रशुल्क के लिए प्रस्ताव नहीं किया। लोहा अयस्क की संभलाई में प्रशुल्क में तटीय रियायत का किसी प्रकार की विचार नहीं करने के कारण, दरों के मान में विदेशी तथा तटीय वर्ग की संभलाई दरों में भेद करने की आवश्यकता नहीं है। इन्हीं कारणों के लिए, नोट 1.2 में तटीय कार्गो के लिए लागू रिआयत के बारे में प्रस्तावित प्रतिबंधन भी ठीक नहीं लगते।

(viii) परिचालक द्वारा पी पी पी मॉडल के तहत पोर्ट के वर्तमान वर्थ पर अर्थात् डब्लू क्यू-1 पर लोहा अयस्क का यांत्रिकृत संभलाई पर ध्यान दिया गया। पोर्ट ने रिपोर्ट किया कि उपर्युक्त वर्थ पर प्रस्तावित लोहा उयस्क टर्मिनल के लिए घाट (बर्थ) भाड़ा प्रभार, पोर्ट के दर मानों में निर्धारित दरों के अनुसार पोर्ट के लिए उपर्याप्त है।

वि. पो. ट्र. द्वारा दिये गये कारणों के लिए वर्थ भाड़ा प्रभार रिआयती लक्ष्य के भीतर नहीं होने के कारण, नोट (i) में वाहक संबंधी प्रभारों के लिए वाहक की स्थिति की धारणा के बारे में तथा 'विदेश जाने वाले' तथा 'तटीय' वाहकों की परिभाषा के बारे प्रस्तावित शर्तें शामिल करना युक्तसंगत नहीं है। अतः प्रस्तावित शर्त लोहा अयस्क टर्मिनल के लिए दर मानों में शामिल नहीं किया गया है।

(ix) वर्ष 2005 के मार्ग दर्शनों में निर्धारित कुछ सामान्य शर्तें तथा अन्य महा पत्तनों / प्राइवेट टर्मिनलों के लिए आरोप्य सामान्य स्तर से परे विलंब के लिए उपभोक्ताओं को प्रभार चुकाने की आवश्यकता नहीं है। सीमाशुल्क अवकाश दिनों को छोड़कर निःशुल्क दिनों में, तथा टर्मिनल्स के गैर परिचालन दिवस में यदि परिचालक उपभोक्ताओं द्वारा अनुरोध करने पर उपभोक्ताओं से वि. पो. ट्र. द्वारा लोहा अयस्क टर्मिनल के लिए अपफ्रंट प्रशुल्क सूची में परिचालकों के लिए शामिल प्रस्तावित आरोप्य के कारण टर्मिनल परिचालक कार्गो की सुपुर्दगी / भराई करने की स्थिति में नहीं होने पर स्टोरेज प्रभार वसूल नहीं किया जाएगा।

12.1 मार्गदर्शन के खण्ड 2.8 के अनुसार, टैरिफ कैप स्फीति को सूचित करेगा परंतु 1 जनवरी 2008 और संबंधित वर्ष का 1 जनवरी के बीच हुई होलसेल प्राइस इंडेक्स (डब्लू पी आई) में भिन्नता 60% के बल सीमा तक, इस प्रकार का टैरिफ कैप का स्वचालित समायोजन हर वर्ष किया जाएगा और समायोजित टैरिफ कैप संबंधित वर्ष की 1 अप्रैल से आने वाले 31 मार्च तक लागू होगा। तात्कालिक मामले में, पूँजी लागत तथा परिचालन लागत के युनिट दर का प्राक्कलन वि. पो. ट्र. द्वारा रिपोर्ट के अनुसार वर्ष 2010 के लिए अपफ्रंट प्रशुल्क परिकलन में किया गया है, यह उचित हो सकता है और 1 जनवरी 2010 के रूप में, हर वर्ष स्वचालित समायोजन के लिए डब्लू पी आई आधार का निर्धारण करने के लिए विचार करने हेतु युक्तसंगत है।

12.2 मार्गदर्शन के खण्ड 2.9.1 तथा 2.9.2 में निर्धारित अनुसार वाणिज्य परिचालन शुरू होने से पहले, प्राइवेट परिचालकों को अनुमोदित सीमित दरों में निहित दर-मानों की अधिसूचना के लिए तथा महा पत्तन न्यास अधिनियम 1963 की धारा 48 के तहत, यथापेक्षित शर्तों की विवरणिका के लिए प्राधिकार के समीप जाना होगा।

12.3 मार्गदर्शन के खण्ड 3.8.5 के अनुसार यदि स्पष्टीकरण अथवा दरमानों की व्याख्या तथा शर्त प्रतिबंधनों के विवरण की आवश्यकता का प्रश्न उठने पर, मामला इस प्राधिकार को भेजी जानी चाहिए और इस संबंध प्राधिकार का निर्णय परिचालक के लिए बाध्य होगा।

12.4 प्रोजेक्टों के लिए निष्पादन मानक बिड प्रलेखों में स्पष्ट रूप से दिये जाने होंगे। प्राइवेट परिचालक से कम से कम बिड प्रलेख / अनुमोदित करार में दिये गये निष्पादन मानकों पर निष्पादन की अपेक्षा है। पूर्व बताये गये अनुसार वि. पो. ट्र. को बिड प्रलेख तथा अनुमोदित करार में स्पष्ट रूप से यह देना होगा कि, प्राइवेट परिचालक को केवल एक शिपलोडर ही नियोजित करने की अनुमति है।

12.5 प्राइवेट परिचालकों की वास्तविक निष्पादन की जांच इस प्राधिकार द्वारा किया जाएगा। सेवा की गुणवत्ता के बारे में किसी प्रकार की शिकायत मिलने पर यह प्राधिकार उस आरोप की पूछताछ करेगा तथा उसे परिणाम वि. पो. को भेजेगा। यदि प्राइवेट परिचालकों के खिलाफ कोई कार्रवाई लेनी पड़े तो वि. पो. ट्र. उस अनुमोदित करार से संबंधित प्रावधानों के अनुसार उचित कार्रवाई करेगा।

12.6 टर्मिनल पर वाणिज्यिक परिचालन के दौरान हर तिमाही के अंत से 15 दिन के अंदर प्राइवेट परिचालक, वि. पो. ट्र. के माध्यम से आगे तीन महीने में टर्मिनल की भैतिक और वित्तीय निष्पादन के बारे में इस प्राधिकार को रिपोर्ट भेजना होगा।

13. परिणामस्वरूप में तथा उपर्युक्त दिये गये कारणों के लिए एवं विचार का सामूहिक उपयोग के आधार पर यह प्राधिकार, वि. पोर्ट ट्रस्ट पर लोहा अयस्क की यांत्रिकृत संभलाई के लिए (प्रशुल्क कैप) टैरिफ कैप्स को यथा संलग्न अनुलग्नक-II के अनुसार अनुमोदित करती है।

रानी जाधव, अध्यक्षा

[विज्ञापन III/4/143/10-असा.]

विशाखपट्टनम पोर्ट ट्रस्ट में सोहा अयस्क टर्मिनल पर अपांगठ का प्रतिपादन

अनुतालक - I

क्र. सं.	विवरण	वि. पो. ट्र. द्वारा दिया गया प्राक्कलन पूर्व प्रस्ताव दिनांक 17 जुलाई 2010	वि. पो. ट्र. द्वारा दिया गया प्राक्कलन संशोधित प्रस्ताव दिनांक 18 सितम्बर 2010 को दर्शा			टर्मिनल 22 नवम्बर 2010 को पर भैतिक संशोधित परिचालन	टर्म से विचार किया गया प्राक्कलन
			सिनेरियो - क	सिनेरियो - ख (दो शिप लोडरी)	संपर्यास लाखों में		
I.	अत्यधिक भवता						
(i).	अत्यधिक अवैध भवता						
(क).	जलयान साइज का हिस्सा						
	प्रानामैक्स भवता का प्रतिशत हिस्सा (45000 से 80000 डॉ डम्प्यूटी जलयान) (एस1)	50%	67%	67%	67%	67%	67%
	हेलीमैक्स जलयानों की भवता का प्रतिशत हिस्सा (45000 डॉ डम्प्यूटी टका) (एस2)	50%	33%	33%	33%	33%	33%
(अ).	सिनेरियो - ख को छोड़कर नियारित निर्देशों के अनुसार दो शिप लोडर के स्थान पर ^{एक शिप लोडर}						
	मैनामैक्स मानक 55000 टर्डि (पी1)	43200	43200	55000	43200	43200	43200
	हेली मैक्स मानक-250000 टर्डि (पी2)	25000	25000	25000	25000	25000	25000
(प1).	सब भवता = 0.7 * ((एस1*पी1)+(एस2*पी2)) * 365	8712550	9503067	11523050	9503067	9503067	9503067
	नियियन टर्न में क्षेत्र भवता	8.71	9.50	11.52	9.50	9.50	9.50
(ii).	अधिकातम यार्ड भवता						
(क).	पोर्ट द्वारा उपलब्ध किया गया यार्ड सेट्र (घणी नोटरों में) (क)	72864	72864	72864	76380	76360	
	स्टॉकिंग के लिए उपलब्ध सेट्र में (%) (प)	70%	70%	70%	70%	70%	
(ख).	प्रति घणी नीटर के लिए स्टॉकिंग माना (टन) (ख)	15.00	15.00	15.00	15.00	15.00	
(ग).	प्लॉट का यार्डिक उपादन निष्पादन (टी)	14.3	15.2	15.2	16	16	
(घ).	यार्ड भवता (टनों में) = 0.7 * ए * ख * ख * टी						
(ज).	कुल यार्ड भवता (टनों में)	7858371	8140366	8140366	8982288	8982288	
(प्र).	कुल यार्ड भवता (नियियन टर्नों में)	7.66	8.14	8.14	8.98	8.98	

(iii).	टर्मिनल की अत्यधिक भवता - अत्यधिक एवं भवता का व्युत्तम गृह्य और अत्यधिक गारं भवता (प्रति वर्ष रिटियन टक्स रे).	7.86	8.14	8.14	8.98	8.98
II	<u>मूरी लागत</u>					
(i).	<u>कागज संभलाई गतिविधि</u>	स्पष्टा लाखों में	साल स्पष्टों में	लाख स्पष्टों में	साल स्पष्टों में	स्पष्टा लाखों में
(क).	- सिविल लागत	1941.89	1941.89	1941.89	2243.26	2243.26
	- महाराण घाट का विकास					
	- कार्यशाला बोर्ड भवने	35.13	35.13	35.13	35.13	35.13
	- विद्युत गब स्टेशन भवने	41.92	41.92	41.92	41.92	41.92
	स्टेकर रिसेप्टर एवं विषय लोडर के लिए रेल्वे लाइन्स, साइडलिंग्स एवं बुनियाद	1375.41	1375.41	1375.41	1211.13	1211.13
	- अपार्टमेंट	555.15	555.15	555.15	555.15	555.15
	- कच्चेदग गोलीमी	2966.09	2966.09	2966.09	2966.09	2966.09
	- द्रामफर टावर्स	116.70	116.70	116.70	116.70	116.70
	- डॉक हाउसेस	2429.06	2429.06	2429.06	2429.06	2429.06
	- प्रशासनिक भवन पावर कंट्रोल रूम, महार आदि विविध के लिए जल आनुप्री	1279.11	1279.11	1279.11	1290.44	1290.44
	उप कुल (क)	10740.46	10740.46	10740.46	10888.88	10888.88
(ख).	<u>यांत्रिक उपकरण</u>					
	- विवन बेगन टिप्पन (वि थो ट्रो का एक के लिए प्रसार रखा)					
	मानक - 2 बेगन टिप्पन	2447.19	2447.20	2447.20	2447.20	2447.20
	- रेल्वे इन रिफोर्मर (वि थो ट्रो का प्रसार रखा 2)					
	मानक - 2 रेल्वे रिफोर्मर	6523.58	6523.57	6523.57	6523.57	6523.57
	- विं लोडर (वि थो ट्रो ने एक के लिए इनकार रखा)					
	मानक - 2 विं लोडर	2468.72	2468.72	4937.43	2468.72	2468.72
	- बैल जनर्ट (1000मीमि भौति)	2098.24	1868.42	1868.42	2213.46	2213.46
	- बैल कॉन्वर्ट (1200 मीमि भौति)	975.48	914.29	914.29	975.48	975.48
	- बैल डिटेक्टर (ए बैलर)	56.65	56.65	56.65	56.65	56.65
	- वे लोडर्स (वि थो ट्रो ने 4 के लिए इनकार रखा)					
	नवी - 4 वे लोडर्स	135.95	135.95	135.95	135.95	135.95
	- कार्यशाला उपकरण	113.30	113.30	113.30	113.30	113.30
	- विषय भवित एवं कंट्रोल विषय गोली	386.34	386.34	386.34	386.34	386.34
	उप कुल (ख)	15205.45	14934.44	17403.15	15320.67	15320.67
(ग).	विविध [(क)और (ख) पर 5%]	1297.30	1283.75	1407.18	1310.48	1310.48
	संस्थाई गतिविधि पर कुल मूरी लागत (क + ख + ग)	27243.21	26058.65	29550.78	27520.03	27520.03
III	<u>परिचालन लागत</u>					
(i).	<u>कागज संभलाई गतिविधि</u>	पारकलन (स्पष्टा लाखों में)	पारकलन (स्पष्टा लाखों में)	पारकलन (साल स्पष्टों में)	पारकलन (साल स्पष्टों में)	पारकलन (साल स्पष्टों में)
	(क). विद्युत लागत (1.4 प्रति टन) पारकलन प्रसार में यूनिट दर रु. 6.20 को रु. 6.26 प्रति यूनिट संसाधित प्रसार में भवा बनाया)	664.72	713.35	713.35	787.18	787.21
	(ख). भवमत और अनुक्रम					
	- सिविल परिसाधारण (सिविल कार्य पर 1%)	107.40	107.40	107.40	108.89	108.89
	- यांत्रिक एवं विद्युत उपकरण, स्टेटर को मिलाकर (यांत्रिक और विद्युत कार्य पर 7%)	1064.38	1045.41	1218.22	1072.45	1072.45
	(ग). बैल (कुल नियत परिसाधारण पर 1%)	272.43	269.59	295.51	275.20	275.20
	(घ). ग्रुप्पार्स	1930.97	1902.95	2158.22	1947.85	1947.85
	(ङ). ताइनेस सुल्क	264.44	184.88	164.88	172.83	172.83
	(ज). बैल और अन्य खर्चों पर, अन्य व्यय (कुल नियत परिसाधारण पर 5%)	1362.16	1347.93	1477.54	1376.00	1376.00
	कुल परिचालन लागत	5668.50	5551.55	6135.15	5740.40	5740.42
IV	<u>राजस्व की अवधारकता और प्रसाधित प्रशास्त्र</u>					
(i).	<u>कागज संभलाई प्रभार</u>					
	1. राजस्व की अवधारकता					
	(क). कुल परिचालन लागत	5668.50	5551.55	6135.15	5740.40	5740.42
	(ख). विद्युतित पैमाने पर प्रतिकाल 16%	4358.91	4313.38	4726.13	4403.20	4403.20
	(ग). कागज संभलाई गतिविधि से कुल राजस्व की अवधारकता	10025.41	9884.93	10883.28	10143.60	10143.62

2. राजस्व आवश्यकता का विभाजन					
(क). समलाई प्रमाण (५ आर आर का 98%)	9824.91	9667.63	10646.01	9940.72	9940.74
(ख). मंडारण प्रमाण (५ आर आर का 1%)	100.25	98.65	108.63	101.44	101.44
(ग). विविध प्रमाण (५ आर आर का 1%)	100.25	98.65	108.63	101.44	101.44
(घ). कांगड़ी संभलाई विविध से बुल राजस्व आवश्यकता	10025.41	9864.93	10863.26	10143.80	10143.82
3. प्रति दिन दर का प्रस्तावित प्रधारण					
(क). लोहा अयस्क संभलाई प्रमाण (मिश्रित)					
- राजस्व की आवश्यकता (लाख रुपये में)	9824.91	9667.63	10646.01	9940.72	9940.74
- अवधित रासायनिक विविध दर (प्रति दिन वर्ष)	7.66	8.14	8.14	8.98	8.98
मिश्रित सुमलाई प्रमाण (प्रति दिन रुपये)	128.30	118.77	130.79	110.67	110.67
(ख). मंडारण प्रमाण					
- राजस्व की आवश्यकता (लाख रुपये में)	100.25	98.65	108.63	101.44	101.44
- मंडारण प्रमाण आकृष्ट करने के लिए कांगड़ी का %	20%	30%	30%	28%	28%
- मंडारण प्रमाण द्वाकाने की रामावना यासी कांगड़ी (लाख दर)	15.32	24.42	24.42	25.15	25.15
(ज). नि: शुल्क	15 निट	15 दिन	15 दिन	15 दिन	15 दिन
(ii). मंडारण प्रमाण (नि: शुल्क अवधि के बाद)	प्रति दिन या उसके अंत तक				
बुल प्रसाद में स्टॉच संशोधित प्रसाद में स्टॉच					
-पहले पांच दिवस	पहली दिन	1.51	0.55	0.61	0.64
-ठिर्दिन से 10-10 दिन तक	इसरे से तीसरे सप्ताह तक	3.02	1.10	1.22	1.28
-11 दिन से आगे	तीसरे सप्ताह से आगे	6.04	2.20	2.44	2.56
(ग). विविध प्रमाण					
- राजस्व आवश्यकता (लाख रुपये में)	100.25	98.65	108.63	101.44	101.44
- अवधित रासायनिक दर (प्रति वर्ष)	7.66	8.14	8.14	8.98	8.98
- प्रति दिन के लिए विविध प्रमाण	1	1.31	1.21	1.33	1.13

परिशिष्ट - II**विशेषज्ञपट्टणम् पोर्ट ट्रस्ट**

लोहा अयस्क की यांत्रिकृत संभलाई के लिए अपफ्रेंट प्रशुल्क सुची

1.1 परिभाषा

इस दरमान में संदर्भ से अन्यथा अपेक्षित न होने पर, निम्न परिभाषा लागू होगी :

- (i) "दिन" का अर्थ एक दिन के सुबह छः बजे से प्रारम्भ अवधि से अगले दिन के सुबह छः बजे समाप्त अवधि से होगा ।

1.2 सममान्य शर्तेः

- (i) विलंबित भुगतान / प्रतिदाय पर ब्याज :

- (क) उपभोक्ता इस दर-मान के तहत विलंबित भुगतान पर पीनल ब्याज का भुगतान करेगा ।
इसी प्रकार टर्मिनल प्रचालक विलंबित प्रतिदाय पर पीनल ब्याज का भुगतान करेगा ।

- (ख) पीनल ब्याज की दर भारतीय स्टेट बैंक की मूल उधार दर से 2% अधिक होगी ।
- (ग) प्रतिदाय के लिए विलंब सेवा पूरी होने के दिन से 20 दिन गिने जायेंगे अथवा उपभोक्ता से अपेक्षित सभी दस्तावेज प्रस्तुत करने पर, जो भी बाद में हो ।
- (घ) उपभोक्ता द्वारा भुगतान में विलंब - टर्मिनल प्रचालक द्वारा दिये गये बिल की तिथी के 10 दिन बाद से गिना जायेगा । यह प्रावधान उन मामलों पर लागू नहीं होगा, जहाँ, सेवा से पूर्व भुगतान करना होता है और - दर-मान में दी गई शर्त के अनुसार शुल्क का अग्रिम भुगतान करना होता है ।
- (ii) अन्यथा उत्तिष्ठित न होने पर किसी मद के बाल्यम या क्षमता के कुल भार या परिमाप का गणन करते समय 0.5 तक के भाग को 0.5 यूनिट के रूप में लिया जाए एवं 0.5 से अधिक के भाग को एक यूनिट समझा जाए ।
- (iii) बिल के कुल जमा में गणन किये गये सभी शुल्क अगले रूपये के रूप में राउण्ड ऑफ किये जाये ।
- (iv) (क) दर-मान में वर्णित दर अधिकतम हैं जैसे कि छूट और कटौती निम्न हैं । टर्मिनल प्रचालक, यदि वे चाहें निम्न दर प्रभारित कर सकते हैं और / अथवा अधिक छूट और कटौती दे सकते हैं ।
- (ख) टर्मिनल प्रचालक, यदि वे ऐसा चाहें - दर-मान में वर्णित दरों के प्रचालन को शासित करने वाली वर्णित शर्तों को तर्कसंगत बना सकता है यदि ऐसी तार्किकता उपभोक्ताओं को प्रति यूनिट दर में राहत देती है और दर-मान में वर्णित यूनिट दर निम्नतम दर को पार नहीं करती ।
- (ग) टर्मिनल प्रचालक को इस प्रकार की निम्न दर और / या इस प्रकार की दरों के प्रचालन को शासित करने वाली शर्तों की तार्किकता को सार्वजनिक रूप से अधिसूचित करना चाहिए बशर्ते कि निर्धारित नई दरें टैम्प द्वारा अधिसूचित दरों से अधिक न हो ।
- (v) उपभोक्ता विलम्ब के लिए तर्कसंगत से अधिक प्रभारों का भुगतान टर्मिनल प्रचालक को नहीं करेगा ।

2. कार्गो संभलाई प्रभार :

क्रम सं.	वस्तु	यूनिट	दर रूपयों में
(क)	लोहा अयस्क	प्रति मी. टन	110.67

टिप्पणी :

उपर्युक्त संभलाई प्रभार, वैगन से उत्तराई सुविधाओं द्वारा डम्पर हाऊस में माल की उत्तराई और भंडारण स्थल पर उसके स्थानांतरण, 15 दिन की प्रभार रहित अवधि तक स्टैक यार्ड में भंडारित करना, स्टैक यार्ड से वापिस लाना, शिप पर चढ़ाना, आदि के लिए संयुक्त पभार है । घाट शुल्क एवं अन्य विविध सेवायें दर-मान में विशेष रूप से नहीं बताई गई हैं ।

3. भंडारण प्रभार :

15 दिन की शुल्क रहित अवधि के बाद स्टैक यार्ड में रखे गये माल के लिए भंडारण प्रभार निम्नानुसार होंगे ।
(दर रूपये में प्रति टन, प्रति दिन या उसका अंश)

क्रम सं.	वस्तु	निशुल्क अवधि के बाद शेष माल के लिए पहले सप्ताह की दर	शेष माल के लिए दूसरे सप्ताह की दर	शेष माल के लिए तीसरे सप्ताह के बाद दर
1.	लोहा अयस्क	0.64	1.28	2.56

टिप्पणी :

- (i) 15 निशुल्क दिन दिये जायेंगे, पोर्ट परिसर में माल की प्राप्ति की वास्तविक तिथि से निर्यात माल के लिए निशुल्क अवधि शुरू होगी ।
- (ii) निशुल्क अवधि के गणन के लिए सहित सभी दिवसों के लिए देय होगा सीमाशुल्क अधिसूचित छुट्टियाँ एवं टर्मिनल के अकार्य दिवस को निकालना होगा ।
- (iii) निर्धारित निशुल्क अवधि के बाद माल रखने पर भंडारण प्रभार सहित सभी दिवसों के लिए देय होगा ।
- (iv) टर्मिनल प्रचालक पर आरोप्य कारणों से उपभोक्ता द्वारा अनुरोध करने पर जब टर्मिनल प्रचालक माल को सुर्पुद/ जहाज पर चढ़ाने की स्थिति में नहीं होता तब उस अवधि के लिए माल पर भंडारण प्रभार उपार्जित नहीं किया जायेगा ।

4. विविध प्रभार :

लोहा अयस्क की संभलाई के लिए निम्न विविध प्रभार लागू है :

क्रम सं.	विवरण	प्रति टन या उसके अंश के लिए दर (रूपये में)
(i)	झाड़ना, धूलि दमन एवं पर्यावरण आदि विविध सेवाओं के लिए प्रभार	1.13

5. अनुसूची (2) से उपर्युक्त (5) पर सामान्य टिप्पणी :

टैरिफ कैप्स 1 जनवरी 2010 और संबंधित वर्ष की 1 जनवरी के बीच उत्पन्न होल सेल प्राइस इन्डेक्स में होनेवाली भिन्नता के केवल 60% तक मुद्रास्पीति को सूचीबद्ध करेगा । टैरिफ कैप्स का इस प्रकार स्वतः समायोजन प्रति वर्ष किया जायेगा और समायोजित टैरिफ कैप्स संबंधित वर्ष की पहली अप्रैल से लागू होकर अगले वर्ष 31 मार्च तक लागू रहेगा ।

TARIFF AUTHORITY FOR MAJOR PORTS

NOTIFICATION

Mumbai, the 23rd December, 2010

No. TAMP/32/2010-VPT.—In exercise of the powers conferred by Section 48 of the Major Port Trusts Act, 1963 (38 of 1963), the Tariff Authority for Major Ports hereby disposes of the proposal received from the Visakhapatnam Port Trust for setting upfront tariff for mechanised handling of iron ore at Visakhapatnam Port Trust in pursuance of the guidelines for upfront tariff setting at Major Port Trusts which was notified vide this Authority's Notification No. TAMP/52/2007-Misc. dated 26th February, 2008 as in the Order appended hereto.

Tariff Authority for Major Ports**Case No. TAMP/32/2010-VPT****Visakhapatnam Port Trust**....
ORDER**Applicant**

(Passed on this 29th day of November, 2010)

This case relates to a proposal dated 17 July 2010 received from the Visakhapatnam Port Trust (VPT) for fixation of upfront tariff for mechanical iron ore handling facilities at West Quay-1 (WQ-1) berth in the inner harbour of Visakhapatnam Port on Design, Built, Finance, Operate, and Transfer (DBFOT) basis.

2.1. The Ministry of Shipping, Road Transport and Highways (MSRTH) announced the guidelines for upfront tariff setting for Public Private Participation (PPP) projects at Major Ports vide its communication No.PR-14019/25/2007-PG dated 12 February 2008. In compliance with the directions from the MSRTH under Section 111 of the Major Port Trusts Act 1963, this Authority notified the guidelines for upfront tariff setting vide Notification No.TAMP/52/2007-Misc. in the Gazette of India on 26 February 2008.

2.2. VPT has subsequently, vide letter dated 22 July 2010 forwarded a copy of recent electricity bill to substantiate the unit rate of power and has also furnished the basis followed for estimation of civil cost along with rate analysis and the Schedule of Rates of the Engineering Department of the port.

3.1. The highlights of the proposal are as follows:

(I). **Mechanisaiton of the WQ-1 berth includes:**

- (a). Unloading of cargo received through wagon at dumper house and transferring the same to the stackyard for storage upto 15 days.
- (b). Reclaiming from the stackyard and loading onto ships.

(II). **Physical features:**

- (a). Length of the proposed - 280m berth
- (b). Apron width - 22.5m
- (c). Draft - (-) 16.10m below CD ultimately to allow 14.0m draft vessels in stages duly synchronizing with the dredging plans of VPT.

(III). **Allotment of land:**

- (a). It is proposed to allot 28.87 acres (1,16,864 sq. mtrs.) area of land for storage of cargo and allied facilities like operational / administration buildings / approach roads / dumper houses and conveyor galleries, etc., in continuation to the back up area from East side to North East side of the berth.
- (b). Out of the total area proposed to be allotted, 18.0 acres of land i.e. 72,864 sq. mtrs. is proposed to be allotted for stacking the cargo.

(IV). **Optimal Terminal Capacity:**(a). Optimal Quay Capacity:

The optimal quay capacity is assessed at 8712550 (8.71 Million Tonnes Per Annum)

- The share of vessels upto 45,000 DWT and 45,001 to 80,000 DWT is considered in the ratio of 50:50 duly considering the total iron ore projection both at outer harbour and inner harbour in the ratio of 84:16 with further apportionment of panamax vessels into outer harbour and inner harbour considering users requirement.
- No capesize vessels are envisaged at this berth as inner harbour can accommodate vessels of 14 mtrs draft.
- In line with the norm prescribed in the guidelines, the ship day output for loading iron ore vessels upto 45,000 DWT is considered at 25,000 tonnes per day.
- The ship day output norm for panamax vessels is prescribed at 55,000 tonnes per day based on the norm of 2 ship loaders. As against the norm prescribed, the port has considered the ship day output for panamax vessels (in the range of 45,001 to 80,000 DWT) at 43,200 tonnes per day on the ground that it proposes to deploy 1 ship loader as against 2 ship loaders prescribed in the guidelines. It has furnished following computation for arriving at ship day output of 43200 tonnes / day for 1 ship loader with handling capacity of 3000 Tonnes Per Hour (TPH):

$$3000 \text{ TPH} \times 60\% \text{ operational efficiency} \times 24 \text{ hours} = 43200 \text{ TPH}$$

- Accordingly, the optimal quay capacity is assessed at 8.71 Million Tonnes Per Annum (MTPA).

(b). Optimal Yard Capacity:

- Out of the 1,16,864 sq.mtrs of land envisaged for development of the project, 72,864 sq. meters of land is earmarked for development of stackyard.
- Stacking factor is considered at 15 tonnes per sq. meter as per the stacking norms prescribed in the guidelines.
- The guidelines prescribes the plot turnover norm of 12 and free period of 25 days. As against that, the port has considered turnover ratio of 14.3. It has stated that the dwell time norm is considered as 21 days which gives plot turnover ratio of 14.3 for optimal utilization of stack yard and quick turn time of cargo.
- Accordingly, the optimal yard capacity is assessed at 7.66 MTPA.

(c). Optimal Terminal Capacity:

The optimal capacity of the terminal is considered at 7.66 MTPA being the lower value of the optimal quay capacity and optimal yard capacity.

(V). **Capital cost:**

- The capital cost of the project is estimated at Rs.272.43 crores. The break up of the capital cost is given below:

Sl. No.	Particulars	Estimated capital cost (Rs. in lakhs)
(i).	Civil Costs	
1.	Storage yard development	1941.89
2.	Workshop area buildings	35.13
3.	Electrical sub-station buildings	41.92
4.	Railway lines, sidings & foundation for stacker, Reclaimer & ship loader	1375.41
5.	Approach Roads	555.15
6.	Conveyor galleries	2966.09
7.	Transfer Towers	116.70
8.	Dumper Houses	2429.06
9.	Miscellaneous, water supply, administrative buildings, power control room, stores, etc.	1279.11
	Sub-total	10740.46
(ii).	Mechanical equipment	
1.	Twin Wagon Tippler - 1 no.	2447.19
2.	Stacker cum Reclaimer - 3000 TPH	6523.58
3.	Ship loader 3000 TPH - 1 no.	2468.72
4.	Belt Conveyors - 1600 mm wide	2098.24
5.	Belt Conveyors - 1200 mm wide	975.48
6.	Metal detector and weighers (4+2 nos.)	56.65
7.	Pay loaders - 4 nos.	135.95
8.	Workshop equipment	113.30
9.	Electrical power & control switch gears	386.34
	Sub-total	15205.45
(iii).	Miscellaneous charges – [5% of (i). + (ii).] i.e. 5% * (10740.46 + 15205.45)	1297.30
	Total Capital Cost of the Project [(i) + (ii) + (iii)]	27243.21

- The port has proposed the following handling equipments as per the norms prescribed namely, the pay loaders, belt conveyors, metal detector, workshop equipment and electrical power & control switch gears for assessing the capital cost.
- The estimation of the civil works is based on the schedule of rates as on 1 January 2010. For the items which are not covered under the schedule of rates the market rates prevailing as on January 2010 are considered. The mechanical equipments are estimated as per the budgetary offers.

(VI). The Return on Capital Employed (ROCE) is computed at 16% on the estimated capital cost.

(VII). **Annual Operating Cost:**

The Annual Operating Cost is estimated as per the norms prescribed in the guidelines.

Sl. No.	Group	Norms	Workings	Amount (Rs. in lakhs)
(i).	Power	1.4 units per ton (unit rate of power of Rs.6.20)	1.4 * 6.20 * 76.58 lakh tones	664.72

(ii).	Repair and Maintenance			
(a).	Civil assets	1% of cost of all civil assets	1%* Rs.10740.46 lakhs	107.40
(b).	Equipments	2% of cost of all mechanical & electrical equipment	7%* Rs.15205.45 lakhs	1064.38
(iii).	Insurance			
		1% of Gross Fixed Asset Value	1%* Rs.27243.21 lakhs	272.43
(iv).	Depreciation			
(a).	Civil structures		3.34% * Rs.10740.46 lakhs	358.73
(b).	Mechanical & Electrical equipments	As per companies Act	10.34% * Rs.15205.45 lakhs	1572.24
(v).	License fee			
(a).	Area for storage		72864 sq. mtrs.	
(b).	Conveyor corridor		24076 sq. mtrs.	
(c).	Dumper houses & other structures		19924 sq. mtrs.	
	Total		116864 sq. mtrs. *	264.44 Rs.226.28/ sq. mtrs.
(vi).	Other expenses	5% of Gross Fixed Asset Value	5% * Rs.27243.21 lakhs	1362.16
Total operating cost (i to vi)				5666.50

(VIII). Annual Revenue Requirement:

Sr. No.	Particulars	Rs. in lakhs
1.	Total annual operating cost	5666.50
2.	CAPITAL EMPLOYED	27243.21
3.	16% Return on capital employed	4358.91
	Total Annual Revenue Requirement	10025.41

(IX). The Annual estimated revenue requirement is apportioned following the norms prescribed in the guidelines as given below:

(Rs. in lakhs)				
Sl. No.	Particulars	Norms	Workings	Apportionment of estimated revenue requirement
(i).	Iron Ore Handling Charges	98%	(Rs.10025.41 lakhs x 98%)	9824.91
(ii).	Storage Charges	1%	(Rs.10025.41 lakhs x 1%)	100.25
(iii).	Miscellaneous Charges	1%	(Rs.10025.41 lakhs x 1%)	100.25
	Total Revenue Requirement			10025.41

(X). Scale of Rates:

The upfront tariff proposed by the VPT to meet the estimated revenue requirement is as follows:

(a). Cargo handling charges:

Sl. No.	Commodity	(Rate per metric tonne)	
		Foreign	Coastal *
1.	Iron Ore	128.30	128.30

* Handling of iron ore is not entitled for coastal concession.

(b). Storage charges:

(i). Free period - 15 days

(ii). Storage charge beyond the free period is proposed as follows assuming that 20% of the cargo capacity will attract storage charge:

(Rate in Rs. per tonne per day or part thereof)

Sl. No.	Commodity	Rate for first 5 days for the balance cargo remaining after the free period	Rate for 6 th day to 10 th day for the balance cargo	Rate for 11 th onwards for the balance cargo
1.	Iron ore (all types)	1.51	3.02	6.04

(c). Miscellaneous charges for sweeping, dust suppression, environment, etc. proposed at Rs.1.31 per tonne.

(XI). The installation of mechanised facilities for handling iron ore is envisaged on the existing berth (WQ-1) under PPP model on DBFOT basis. The berth hire charges at the subject berth will accrue to the VPT as per its SOR.

3.2. The VPT has submitted the proposed Scale of Rates (SOR) and the feasibility report along with the proposal.

4. In accordance with the consultation process prescribed, the proposal dated 17 July 2010 and letter dated 22 July 2010 received from the VPT were circulated to the users / prospective applicants / major iron ore exporters (as forwarded by the VPT) as well as other users/ user organisations (from the approved list of users) seeking their comments. The comments received from the users / organisation bodies / prospective applicants / major iron ore exporters were forwarded to the VPT as feedback information. The VPT has furnished its remarks on comments of the users / organisation bodies / prospective applicants / major iron ore exporters.

5. Based on the preliminary scrutiny of the proposal, the VPT was requested to furnish information/clarifications on various points vide our letter dated 24 August 2010. The VPT vide letter dated 18 September 2010 has furnished clarifications to the queries raised. It has also furnished revised calculations in two Scenarios (i). Scenario-A - envisaging installation of one ship loader and (ii). Scenario-B - envisaging installation of two ship loaders. A summary of the queries raised by us vide letter dated 24 August 2010 and the clarifications furnished by the VPT vide letter dated 18 September 2010 are tabulated here below:

Sl. No.	Queries raised by us	Reply furnished by VPT																																																																																																																													
(i).	Average DWT, GRT and parcel size of different categories of iron ore vessels viz. capsize, panamax, handymax handled by the VPT during the last three years 2007-08 to 2009-10 may be furnished with segregation for vessels handled at inner harbour / outer harbour at the Visakhapatnam Port Trust.	Details of Average DWT, GRT and parcel size of Iron ore vessels at Inner Harbour (IH) and Outer Harbour (OH) are furnished below:																																																																																																																													
		<table border="1"> <thead> <tr> <th rowspan="2">Year & Size of vessels</th> <th colspan="2">No of vessels</th> <th colspan="2">Avg. DWT</th> <th colspan="2">Avg. GRT</th> <th colspan="2">Avg. Parcel (Tonnes)</th> </tr> <tr> <th>IH</th> <th>OH</th> <th>IH</th> <th>OH</th> <th>IH</th> <th>OH</th> <th>IH</th> <th>OH</th> </tr> </thead> <tbody> <tr> <td>2007-08</td><td></td><td></td><td></td><td></td><td></td><td></td><td></td><td></td></tr> <tr> <td>- Upto 45000 DWT</td><td>118</td><td>3</td><td>25948</td><td>44627</td><td>15838</td><td>26346</td><td>16178</td><td>19590</td></tr> <tr> <td>- 45,001-80,000 DWT</td><td>85</td><td>147</td><td>52495</td><td>59658</td><td>29835</td><td>33077</td><td>34123</td><td>46358</td></tr> <tr> <td>- 80,001 DWT above</td><td>—</td><td>53</td><td>—</td><td>130670</td><td>—</td><td>69227</td><td>—</td><td>113932</td></tr> <tr> <td>2008-09</td><td></td><td></td><td></td><td></td><td></td><td></td><td></td><td></td></tr> <tr> <td>- Upto 45000 DWT</td><td>77</td><td>1</td><td>28270</td><td>42717</td><td>17426</td><td>24953</td><td>18056</td><td>36185</td></tr> <tr> <td>- 45,001-80,000 DWT</td><td>58</td><td>156</td><td>53377</td><td>59303</td><td>30123</td><td>32767</td><td>35203</td><td>42659</td></tr> <tr> <td>- 80,001 DWT above</td><td>—</td><td>51</td><td>—</td><td>126502</td><td>—</td><td>66835</td><td>—</td><td>114596</td></tr> <tr> <td>2009-10</td><td></td><td></td><td></td><td></td><td></td><td></td><td></td><td></td></tr> <tr> <td>- Upto 45000 DWT</td><td>157</td><td>5</td><td>27959</td><td>41757</td><td>17358</td><td>24844</td><td>20229</td><td>27074</td></tr> <tr> <td>- 45,001-80,000 DWT</td><td>61</td><td>155</td><td>56286</td><td>60456</td><td>31347</td><td>33380</td><td>35690</td><td>47709</td></tr> <tr> <td>- 80,001 DWT above</td><td>—</td><td>44</td><td>—</td><td>113935</td><td>—</td><td>60072</td><td>—</td><td>96630</td></tr> </tbody> </table>	Year & Size of vessels	No of vessels		Avg. DWT		Avg. GRT		Avg. Parcel (Tonnes)		IH	OH	IH	OH	IH	OH	IH	OH	2007-08									- Upto 45000 DWT	118	3	25948	44627	15838	26346	16178	19590	- 45,001-80,000 DWT	85	147	52495	59658	29835	33077	34123	46358	- 80,001 DWT above	—	53	—	130670	—	69227	—	113932	2008-09									- Upto 45000 DWT	77	1	28270	42717	17426	24953	18056	36185	- 45,001-80,000 DWT	58	156	53377	59303	30123	32767	35203	42659	- 80,001 DWT above	—	51	—	126502	—	66835	—	114596	2009-10									- Upto 45000 DWT	157	5	27959	41757	17358	24844	20229	27074	- 45,001-80,000 DWT	61	155	56286	60456	31347	33380	35690	47709	- 80,001 DWT above	—	44	—	113935	—	60072	—	96630
Year & Size of vessels	No of vessels			Avg. DWT		Avg. GRT		Avg. Parcel (Tonnes)																																																																																																																							
	IH	OH	IH	OH	IH	OH	IH	OH																																																																																																																							
2007-08																																																																																																																															
- Upto 45000 DWT	118	3	25948	44627	15838	26346	16178	19590																																																																																																																							
- 45,001-80,000 DWT	85	147	52495	59658	29835	33077	34123	46358																																																																																																																							
- 80,001 DWT above	—	53	—	130670	—	69227	—	113932																																																																																																																							
2008-09																																																																																																																															
- Upto 45000 DWT	77	1	28270	42717	17426	24953	18056	36185																																																																																																																							
- 45,001-80,000 DWT	58	156	53377	59303	30123	32767	35203	42659																																																																																																																							
- 80,001 DWT above	—	51	—	126502	—	66835	—	114596																																																																																																																							
2009-10																																																																																																																															
- Upto 45000 DWT	157	5	27959	41757	17358	24844	20229	27074																																																																																																																							
- 45,001-80,000 DWT	61	155	56286	60456	31347	33380	35690	47709																																																																																																																							
- 80,001 DWT above	—	44	—	113935	—	60072	—	96630																																																																																																																							
(ii).	<u>Optimal Capacity:</u> (a). Optimal Quay Capacity:	At present, one shiploader of 8,000 TPH is deployed in the outer harbour for loading iron ore through mechanized means. The average productivity achieved during last 3																																																																																																																													

	<p>port and the average productivity achieved in the last three years 2007-08 to 2009-10 may be furnished for each categories of such vessels handled.</p> <p>(ii). Neither the proposal nor the feasibility report explains or shows how share of vessels upto 45,000 DWT and 45,000 to 80,000 DWT are arrived at 50:50 based on the total iron ore projections at outer harbour and inner harbour in the ratio of 84:16. Please elaborate.</p> <p>(iii). It is observed that in the other proposal relating to upfront tariff for i.e. handling steam coal at EQ1 berth and another proposal for handling thermal coal in combination with steam coal at EQ1A berth, the VPT had assumed the share of panamax vessels i.e. 45000 DWT to 80000 DWT at 84% and handy max vessel i.e. upto 45000 DWT at 16% reportedly based on the Clarkson Directory of 2008. Whereas in the current proposal, the VPT has assumed the share of vessels upto 45,000 DWT and 45,000 to 80,000 DWT at 50: 50. The reasons and basis for adopting the share of panamax and handy max vessel different from the coal terminals may be explained with the analysis done by the port in this regard.</p>	<p>years for loading of iron ore by mechanical system is furnished below:</p> <table border="1"> <thead> <tr> <th>Year & Size of vessels</th> <th>OSBD (In tonnes)</th> </tr> </thead> <tbody> <tr> <td>2007-08</td> <td></td> </tr> <tr> <td>- Upto 45000 DWT</td> <td>15167</td> </tr> <tr> <td>- 45,001-80,000 DWT</td> <td>32424</td> </tr> <tr> <td>- 80,001 DWT above</td> <td>43039</td> </tr> <tr> <td>2008-09</td> <td></td> </tr> <tr> <td>- Upto 45000 DWT</td> <td>25732</td> </tr> <tr> <td>- 45,001-80,000 DWT</td> <td>35358</td> </tr> <tr> <td>- 80,001 DWT above</td> <td>48265</td> </tr> <tr> <td>2009-10</td> <td></td> </tr> <tr> <td>- Upto 45000 DWT</td> <td>25104</td> </tr> <tr> <td>- 45,001-80,000 DWT</td> <td>32026</td> </tr> <tr> <td>- 80,001 DWT above</td> <td>38752</td> </tr> </tbody> </table> <p>The vessel distribution pattern of the bulk carrier fleet profile in the range of 40000 to 80000 DWT is 16:84 only as shown below:</p> <table border="1"> <thead> <tr> <th>Size of the vessels (in DWT)</th> <th>No. of vessels</th> <th>Percentage of share</th> </tr> </thead> <tbody> <tr> <td>Handymax 40,000 – 45,000</td> <td>472</td> <td>16%</td> </tr> <tr> <td>Panamax 45000- 80000</td> <td>2441</td> <td>84%</td> </tr> <tr> <td>Total</td> <td>2913</td> <td>100%</td> </tr> </tbody> </table> <p>In case of VPT, about 25% of iron ore is handled in cape size vessels. As such, the vessel distribution have to be derived, duly taking into consideration number of vessels deployed for capesize vessels also. In such a case, the following scenario would emerge.</p> <table border="1"> <thead> <tr> <th>Size of the vessels (in DWT)</th> <th>No. of vessels</th> <th>Percentage of share</th> </tr> </thead> <tbody> <tr> <td>Handymax 40,000 – 45,000</td> <td>472</td> <td>13%</td> </tr> <tr> <td>Panamax 45000- 80000</td> <td>2441</td> <td>65%</td> </tr> <tr> <td>Capesize 80000 - 200000</td> <td>826</td> <td>22%</td> </tr> <tr> <td>Total</td> <td>3739</td> <td>100%</td> </tr> </tbody> </table> <p>The basis for reckoning 50:50 in the earlier proposal is as below:</p> <table border="1"> <thead> <tr> <th>Total cargo projection</th> <th>19.8 MT</th> <th></th> <th></th> <th></th> </tr> <tr> <th>Less 25% capesize vessels (based on actuals)</th> <th>4.9 MT</th> <th></th> <th>No. of vessels</th> <th>% Share</th> </tr> </thead> <tbody> <tr> <td></td> <td>14.9 MT</td> <td></td> <td></td> <td></td> </tr> <tr> <td>Handymax vessels (16%)</td> <td></td> <td>2.4 MT</td> <td>67</td> <td>50</td> </tr> <tr> <td>Panamax Vessels (84%)</td> <td>12.5 MT</td> <td>4.9MT</td> <td>68</td> <td>50</td> </tr> <tr> <td>Less cargo allocated to OH on account of ESSAR</td> <td>7.6 MT</td> <td></td> <td></td> <td></td> </tr> <tr> <td></td> <td>4.9 MT</td> <td></td> <td></td> <td></td> </tr> </tbody> </table> <p>As observed by TAMP and also keeping in view the dredging proposals under implementation, it is proposed to reckon the share of Handymax vessels as 33% and Panamax vessels as 67% based on the following consideration.</p> <ul style="list-style-type: none"> • Traffic for Handymax : 2.4 MT • Traffic for Panamax : 4.9 MT Total : 7.3 <p>Thus the share of Handymax and Panamax is 33: 67</p>	Year & Size of vessels	OSBD (In tonnes)	2007-08		- Upto 45000 DWT	15167	- 45,001-80,000 DWT	32424	- 80,001 DWT above	43039	2008-09		- Upto 45000 DWT	25732	- 45,001-80,000 DWT	35358	- 80,001 DWT above	48265	2009-10		- Upto 45000 DWT	25104	- 45,001-80,000 DWT	32026	- 80,001 DWT above	38752	Size of the vessels (in DWT)	No. of vessels	Percentage of share	Handymax 40,000 – 45,000	472	16%	Panamax 45000- 80000	2441	84%	Total	2913	100%	Size of the vessels (in DWT)	No. of vessels	Percentage of share	Handymax 40,000 – 45,000	472	13%	Panamax 45000- 80000	2441	65%	Capesize 80000 - 200000	826	22%	Total	3739	100%	Total cargo projection	19.8 MT				Less 25% capesize vessels (based on actuals)	4.9 MT		No. of vessels	% Share		14.9 MT				Handymax vessels (16%)		2.4 MT	67	50	Panamax Vessels (84%)	12.5 MT	4.9MT	68	50	Less cargo allocated to OH on account of ESSAR	7.6 MT					4.9 MT			
Year & Size of vessels	OSBD (In tonnes)																																																																																									
2007-08																																																																																										
- Upto 45000 DWT	15167																																																																																									
- 45,001-80,000 DWT	32424																																																																																									
- 80,001 DWT above	43039																																																																																									
2008-09																																																																																										
- Upto 45000 DWT	25732																																																																																									
- 45,001-80,000 DWT	35358																																																																																									
- 80,001 DWT above	48265																																																																																									
2009-10																																																																																										
- Upto 45000 DWT	25104																																																																																									
- 45,001-80,000 DWT	32026																																																																																									
- 80,001 DWT above	38752																																																																																									
Size of the vessels (in DWT)	No. of vessels	Percentage of share																																																																																								
Handymax 40,000 – 45,000	472	16%																																																																																								
Panamax 45000- 80000	2441	84%																																																																																								
Total	2913	100%																																																																																								
Size of the vessels (in DWT)	No. of vessels	Percentage of share																																																																																								
Handymax 40,000 – 45,000	472	13%																																																																																								
Panamax 45000- 80000	2441	65%																																																																																								
Capesize 80000 - 200000	826	22%																																																																																								
Total	3739	100%																																																																																								
Total cargo projection	19.8 MT																																																																																									
Less 25% capesize vessels (based on actuals)	4.9 MT		No. of vessels	% Share																																																																																						
	14.9 MT																																																																																									
Handymax vessels (16%)		2.4 MT	67	50																																																																																						
Panamax Vessels (84%)	12.5 MT	4.9MT	68	50																																																																																						
Less cargo allocated to OH on account of ESSAR	7.6 MT																																																																																									
	4.9 MT																																																																																									

		<p>Accordingly, in the revised proposal optimal quay capacity has been calculated duly reckoning 33:67 for Handymax and Panamax vessels respectively. In any case adoption of 16:84 in the current proposal may not be realistic, as in the case of earlier proposal as the iron ore traffic is handled at this port in capesize vessels also.</p>
	<p>(iv). The feasibility report in page 15 states that bulk carriers over 60000 DWT are expected to increase phenomenally. Further, the proposal states that the VPT has also plans to deepen the draft to allow 14 mtrs. draft vessel to call at the terminal. Thus, there can be a change in the present vessel pattern in future at the inner harbour with the new facility proposed to be developed for iron ore handling.</p> <p>When a new mechanised iron ore facility is developed at the inner harbour, it is possible that the smaller handymax vessels may find it cost effective to consolidate the cargo in panamax and consequently the share of panamax vessel at the inner harbour may increase. Outer harbour could predominantly be used by the bigger cape size vessels. Please clarify proposal of the port factors such a scenario.</p>	<p>Considering overall projection of 19.8 MT, share of Handymax is only 12% and is in line with the deployment pattern furnished above.</p>
	<p>(v). In case of handymax vessel, the port has assumed that the one 3,000 tonnes capacity ship loader proposed to be deployed can achieve the handling rate of 25000 tonnes per day at the level of the norms stipulated in the guidelines which is prescribed for two numbers of ship loaders.</p> <p>But, for panamax vessel the port has worked out the handling rate separately on stand alone basis with reference to the technical specification of the equipment. It is not clear why the presumption of achieving the loading rate as per the norms in case of the handymax vessel is not extended for panamax vessels. Please clarify.</p>	<p>The output rate of 25000 tonnes per day is considered for Handymax vessels based on the actual output achieved with mechanized system at outer harbour for that size of the vessels. Regarding reckoning 43200 tonnes per day for Panamax Vessels the following is the basis.</p> <ul style="list-style-type: none"> • Capacity of the ship loader = 3000 TPH • Efficiency factor = 60% (in line with formula adopted for the earlier proposals i.e. WQ-7 & WQ-8 • Output rate = 3000 TPH X 0.6 X 24hrs = 43200TPD <p>It is pertinent to mention that the 70% of the utilization factor provided in the formula for optimal quay capacity calculation will take care of the berth utilization factor i.e. 365 x 70% as the vessels arrived at random. This will not address the efficiency of the ship loader at the berth as a minimum 4 hours time will be lost per day for operational requirements like hatch changing, draft survey, initial arrangements etc. Keeping this in view 60% efficiency factor is reckoned above.</p> <p>In this context, it is also pertinent to mention that the iron ore mechanized system at outer harbour which is commissioned in the year 1976 has only one ship loader of 8000 TPH with 3 different streams of supply of ore from various stockpiles. Based on the experience, it is felt that one ship loader of higher capacity, it is possible to achieve desired levels of output. Accordingly, only one ship loader was proposed.</p>

	<p>provides for 70% utilisation factor which should take care of the efficiency factor of the equipment.</p>	<p>However, if two ship loaders of lesser capacity are installed in line with TAMP guidelines, the capital cost of the proposal would work out to Rs.295.51 crores and the handling charges per tonne works out to Rs.130.79. Accordingly, the proposals has been submitted in two scenarios wherein scenario – A envisages installation of one ship loader with a capital cost of Rs.269.59 crores and scenario – B envisages installation of 2 ship loaders with capital Rs.295.51 crores. Under scenario – A tariff for handling charges per tonne works out to Rs.118.77 and Rs.130.79 per tonne under scenario – B.</p>
	<p>(b). Optimal Yard Capacity:</p> <p>(i). The actual average stacking factor achieved by the port during the last 3 years in respect of iron ore stacked in the port may be furnished.</p>	<p>Average stacking factor achieved by VPT during previous three years in respect of iron ore ranges between 14T to 16T per Sq. mtrs.</p>
	<p>(ii). The actual average dwell time of iron ore at the port for the last three years may also be furnished.</p>	<p>Average dwell time of iron ore for the last three years is as follows:</p> <p>2007-2008 : 24 days 2008-2009 : 24 days 2009-2010 : 21 days</p> <p>It is seen that the dwell time of 24 days is achieved consistently for 2 years i.e. 2007-08 and 2008-09. During the year 2009-10 due to decline in traffic through mechanized system as the pressure has been slightly eased and dwell time was 21 days. Since the present proposal envisages higher volume at IH with higher output rates compared to the present throughput, dwell time of 24 days is considered reasonable.</p>
	<p>(iii). Out of total area of 116864 square metres of land proposed to be allotted to VPT for development of cargo storage and allied facilities, 72864 square metres of area is the area earmarked for stackyard development. When the exact stackyard area of 72864 sq. mtrs. is considered for yard capacity calculation, again reckoning with 70% factor for stacking area means effectively 51004.8 hectares will be utilised for stacking the cargo (i.e. 43.6% of the total area). Furnish the detail land use plan for remaining 65859.2 square metres.</p>	<p>The proposed area of 116864 Sq.M is further reviewed in light of TAMP's observations and 72864 Sq.M is only proposed to be allotted for development of stackyard.</p>
	<p>(iv). The quay capacity is assessed at 8.71 Million Tonnes Per Annum (MTPA) but the optimal capacity of the terminal is pegged at 7.66 Million Tonnes Per Annum as yard capacity is the limiting factor. It is relevant to mention that the upfront tariff guidelines do not prescribe any norm nor does it place any restriction on the port or area to be allotted to the operator for storage purpose. The expectation is to consider area required to handle the anticipated capacity. In view of the gap observed between the optimal quay and optimal</p>	<p>Based on the above factors quay capacity is now assessed as 11.52 MTPA and yard capacity is 8.14 MTPA. The capacity of the terminal which is lower of the two i.e. 8.14 MTPA is considered reasonable keeping in view the demand fluctuation in iron ore export market. In fact it is on higher side.</p>

	yard capacity, the port may examine the possibilities of improving the yard capacity by increasing the area to be allotted for storage and also by improving the other parameters considered in assessing the optimal yard capacity.	
(iii).	<p>Capital Cost:</p> <p>(a). With reference to the proposal of the port is assuming one loader the following points may be clarified:</p> <p>(i). The VPT has considered 1 ship loader as against the prescribed norm of 2 numbers. However, the number of other complimentary equipment such as stacker-cum-reclaimer, payloader, etc. are proposed as per the norms prescribed in the guidelines. The specific reason for deviation made by the VPT from the guidelines with reference to number of ship loader may please be explained.</p> <p>(ii). Confirm that not more than one loader can technically be deployed at the proposed iron ore terminal and furnish the technical feasibility report done by the port in this regard.</p> <p>(iii). Confirm that the Concession Agreement to be signed with the Concessionaire will permit deployment of only one loader by the operator at the terminal. If not, then it has to be recognised that major part of civil cost and the complementary equipment are already estimated in the upfront tariff calculation. Deployment of the second loader by the Concessionaire can increase the capacity of the terminal manifold resulting in undue advantage to the operator. The VPT may examine this point while replying the query.</p> <p>(b). The upfront tariff guidelines stipulates deployment of 2 wagon tipplers and 2 cranes apart from other equipment listed therein. As against this, port has considered 1 twin wagon tippler. Cranes are not included in the capital cost estimation. The reasons for the deviation in the number and nature of equipment from the normative level and equipment prescribed in the guidelines may be justified.</p> <p>(c). No relation can be drawn from the rate analysis and the basis of civil cost estimation furnished by the VPT vide letter dated 22 July 2010 and the capital cost estimation considered in the upfront tariff</p>	<p>As suggested two ship loaders have been considered in the Scenario-B and revised calculation is furnished.</p> <p>Will be addressed appropriately based on the TAMP's approval.</p> <p>Deployment of twin wagon tippler instead of 2 nos. wagon tipplers will meet the requirement with higher productivity and is cost effective.</p> <p>With respect to 2 nos. cranes, as the proposal envisages integrated mechanized loading of iron ore, the deployment of cranes is felt not necessary.</p> <p>The rates for some of the items are arrived based on the similar type of works executed earlier in VPT with an escalation which is matching with the cost arrived as per the prevailing market rates with escalation are considered. Therefore the rates considered thereon are justified since the same are matching with the prevailing market rates.</p>

	<p>calculation. It is understood from the details furnished that for some of items the rates of 2004-05 and 2007-08 are considered with some escalation. The port is requested to update all the civil and equipment cost estimates based on the prevailing market rate, budgetary quotations, and rate analysis. Copies of supporting documents/calculation/ rate analysis / budgetary quotations, market rates may be furnished to justify the estimates of both civil and equipment cost giving proper references in the statement for ease of understanding.</p>	
(iv).	<p>Operating Cost:</p> <p>(a). The unit rate of power cost considered in the upfront tariff calculation of multi-purpose cargo terminal in February 2009 and other upfront tariff cases of the VPT was Rs.6.20. The port has adopted the same unit rate in the instant proposal. A copy of the electricity bill of APEPDCL for the month of June 2010 furnished by the port show that the unit cost of power is Rs.6.26. The VPT may, therefore, update the power cost based on the prevailing rate instead of relying on the unit rate of February 2009.</p>	The unit rate of power cost updated as Rs.6.26 per unit in the modified proposal.
	<p>(b). The guidelines for upfront tariff stipulate that lease rent for port land is to be estimated based on the rate prescribed in the Scale of Rates of the respective major ports. The lease rent of land belonging to the VPT was last approved by the Authority vide Order No.TAMP/41/2005-VPT on 22 April 2008 for the quinquennium 1998-2003 and 2003-08. The method adopted by the VPT in estimating the lease rent applying 2% annual increase beyond the period April 2008 is not found to be in line with the norms prescribed in the upfront tariff guidelines. The lease rent approved by the Authority is due for revision since April 2008. But, the port has not yet filed any proposal for revision of lease rental in line with the guidelines of the Government on land policy of major ports even after lapse of more than one year despite specific mention while dealing with the other upfront tariff cases of the port also.</p>	The license fee has been worked duly considering base lease rent as approved for quinquennium of 2003-08 with an annual escalation @ 2% per annum from 2003-04 to 2009-10 as considered by TAMP while fixing upfront tariff for other BOT projects of VPT.
	<p>(c). The lease rental for Zone II-A2 approved by the Authority in Order No.TAMP/41/2005-VPT dated 22 April 2008 is Rs.168 per square metre per annum from 1 April 2003 for the</p>	The lease rental for Zone II-A2 approved by the Authority is Rs.168 per sq. yard and not for sq. meter as stated by TAMP. This in-turn works out to Rs.200.93 per sq. mtrs. (168 x 1.196 mtrs). With the assumed annual escalation of 2%, the rate of Rs.200.93 per sq. mtr. works out to

	quinquennium 2003-2008. Even if it is assumed that the port has applied the applicable annual escalation in the rate for the period beyond April 2008, the rate comes to Rs.198.66 per sq. metre per annum and not Rs.264.44 per sq. metre per annum as considered by VPT.	Rs.226.28 per sq. meter as on 2009- 2010. Accordingly, total lease rental for an area of 116864 sq. mtrs. works out to Rs.264.44 lakhs. In the present proposal considering 72864 Sq. mtrs. lease rentals works out to Rs.164.88 lakhs which is as below:														
		<table border="1"> <thead> <tr> <th>Zone</th><th>Area</th><th>Basic Value per Sq. yard (in Rs.)</th><th>Incl. 2% hike per Sq. mtrs.</th><th>Rent @ 6% per Sq. Mtrs. (in Rs.)</th><th>License fee (Rs. in lakhs)</th></tr> </thead> <tbody> <tr> <td>II-A2</td><td>72,864</td><td>3348</td><td>3771</td><td>226.28</td><td>164.88</td></tr> </tbody> </table>	Zone	Area	Basic Value per Sq. yard (in Rs.)	Incl. 2% hike per Sq. mtrs.	Rent @ 6% per Sq. Mtrs. (in Rs.)	License fee (Rs. in lakhs)	II-A2	72,864	3348	3771	226.28	164.88		
Zone	Area	Basic Value per Sq. yard (in Rs.)	Incl. 2% hike per Sq. mtrs.	Rent @ 6% per Sq. Mtrs. (in Rs.)	License fee (Rs. in lakhs)											
II-A2	72,864	3348	3771	226.28	164.88											
(v).	Storage charge (a). The guidelines for iron ore terminal prescribe free period of 25 days which is linked to the annual turnover norm of 12. Nowhere does the guideline prescribe dwell time norm of 21 as stated by the VPT in its proposal. (b). Considering the annual turnover of 14.3 assumed by the VPT, the dwell time of cargo will be 25.5 days and not 21 as considered by the VPT in the calculation. Based on the average dwell time of 25.5 days and free period of 15 days proposed by the port, the percentage cargo capacity likely to attract storage will be around 41.1%. The storage calculation furnished by the port may be modified in the light of the above points. Please furnish detailed working in this regard.	The turnover ratio works out to 15.2 as explained below: <ul style="list-style-type: none"> • No. of days : 365 days • Dwell time : 24 days • Turnover ratio: 15.2 As stated above, Annual turnover of 15.2 (365/24 days) is based on the dwell time of 24 days. The percentage of cargo that attracts storage charges is worked as follows: <table> <tr> <td>Dwell time</td><td>: 24 days</td></tr> <tr> <td>Free period</td><td>: 15 days</td></tr> <tr> <td>Stay of vessel at berth</td><td>: 1.67 days</td></tr> <tr> <td>No. of days that attract storage</td><td>: 7.33 days</td></tr> <tr> <td>(Dwell time 24 days – free period 15 days – stay at berth 1.67 days)</td><td></td></tr> <tr> <td>% of cargo that attract storage</td><td>: 30%</td></tr> <tr> <td>(7.33 days / 24 days * 100)</td><td></td></tr> </table>	Dwell time	: 24 days	Free period	: 15 days	Stay of vessel at berth	: 1.67 days	No. of days that attract storage	: 7.33 days	(Dwell time 24 days – free period 15 days – stay at berth 1.67 days)		% of cargo that attract storage	: 30%	(7.33 days / 24 days * 100)	
Dwell time	: 24 days															
Free period	: 15 days															
Stay of vessel at berth	: 1.67 days															
No. of days that attract storage	: 7.33 days															
(Dwell time 24 days – free period 15 days – stay at berth 1.67 days)																
% of cargo that attract storage	: 30%															
(7.33 days / 24 days * 100)																
(vi).	The VPT may please confirm whether the entire iron ore for export is expected to be renewed only by rail mode. If the VPT envisages receipt of iron ore for export by both rail and road, then separate handling charges may be proposed for iron ore received by rail and road.	As far as Port of Visakhapatnam is concerned, the entire cargo for export is envisaged through rail movement only.														

6. To summarise, the main modifications made by the VPT while furnishing its reply are given below:

- (i). The share of handymax vessel and panamax vessel is assumed as 33% and 67% respectively as against 50% each assumed in the original proposal for determining its Optimal Quay Capacity.
- (ii). The turnover factor is considered at 15.2 as against 14.3 considered in the original proposal. As per TAMP Guidelines, the free period norm is 25 days, which gives 12 turn rounds in a year. In the proposal, the dwell time is considered as 24 days as per the actual achieved consistently during 2007-08 and 2008-09, and turnover ratio is considered at 15.2.
- (iii). The port proposes to allot 72,864 sq. mtrs. of area to the operator as against 116864 sq. mtrs. of area envisaged to be allotted in the original proposal.

(iv). The VPT has furnished revised calculations in two Scenarios -- Scenario-A - envisaging installation of one ship loader and Scenario-B - envisaging installation of two ship loaders. A summary of the optimal capacity, capital cost, estimated revenue requirement in the two Scenarios furnished by VPT is tabulated below:

Sl. No.	Particulars	Scenario-A (one ship loader)	Scenario-B (two ship loaders)
I.	Optimal Capacity		
(a).	Optimal Quay Capacity		
(i).	Share of Vessels		
	(a). Share of Handymax Vessels (Vessel upto 45,000 DWT)	33%	33%
	(b). Share of Panamax Vessels (Vessel 45,000 to 80,000 DWT)	67%	67%
(ii).	Handling Rate (Tonnes / day)		
	(a). Handymax Vessels (Norm - 25,000 Tonnes/day)	25,000	25,000
	(b). Panamax Vessels (Norm - 55,000 Tonnes/day)	43,200	55,000
	Optimal Quay Capacity Million Tonnes per Annum (MTPA)	9.50	11.52
(b).	Optimal Yard Capacity		
(i).	Area of the yard (in sq. mtrs.)	72,864	72,864
(ii).	Percentage of Stack yard area	70%	70%
(iii).	Stacking Quantity (in tonnes/ sq. mtrs.) (Norm - 15 tonnes/ sq. mtrs.)	15 T	15 T
(iv).	Turnover ratio (Norm - 12)	15.2	15.2
	Optimal Yard Capacity Million Tonnes per Annum (MTPA)	8.14	8.14
(c).	Optimal Capacity of Terminal	8.14	8.14
II.	Capital Cost	(Rs. in lakhs)	(Rs. in lakhs)
(a).	Civil Cost		
(i).	Storage yard development	1941.89	1941.89
(ii).	Workshop area buildings	35.13	35.13
(iii).	Electrical sub-station buildings	41.92	41.92
(iv).	Railway lines, sidings & foundation for stacker, Reclaimer & ship loader	1375.41	1375.41
(v).	Approach Roads	555.15	555.15
(vi).	Conveyor galleries	2966.09	2966.09
(vii).	Transfer Towers	116.70	116.70
(viii).	Dumper Houses	2429.06	2429.06
(ix).	Miscellaneous, water supply, administrative buildings, power control room, stores, etc.	1279.11	1279.11
	Sub-total	10740.46	10740.46
(b).	Mechanical Equipment		
(i).	Twin Wagon Tippler - 1 no.	2447.20	2447.20
(ii).	Stacker cum Reclaimer - 2 nos.	6523.57	6523.57
(iii).	Ship loader - 1 no. (Scenario - B - 2 nos)	2468.72	4937.43
(iv).	Belt Conveyors - 1600 mm wide	1888.42	1888.42
(v).	Belt Conveyors - 1200 mm wide	914.29	914.29
(vi).	Metal detector and weighers	56.65	56.65
(vii).	Pay loaders - 4 nos.	135.95	135.95
(viii).	Workshop equipment	113.30	113.30
(ix).	Electrical power & control switch gears	386.34	386.34
	Sub-total	14934.44	17403.15
(c).	Miscellaneous (5% of Civil and Mechanical Equipment cost)	1283.75	1407.18
	TOTAL	26958.65	29550.79
III.	Estimated Operating Cost	5551.55	6135.15
IV.	16% ROCE	4313.38	4728.13

V.	Estimated Annual Revenue Requirement (ARR)	9864.93	10863.28
VI.	Apportionment of Annual Revenue Requirement		
(a).	Handling Charges (98%)	9667.63	10646.02
(b).	Storage Charges (1%)	98.65	108.63
(c).	Miscellaneous Charges (1%)	98.85	108.63
	Total Revenue Requirement	9864.93	10863.28
VII.	Revised Rates proposed		
(a).	Composite Handling Charges - Rupees per tonne	118.77	130.79
(b).	Storage Charges - Rupees per tonne per day (beyond free period of 15 days) *		
(i).	For first week	0.61	0.55
(ii).	For second to third week	1.22	1.10
(iii).	From third week onwards	2.44	2.20
(c).	Miscellaneous charge - Rupees per tonne *	1.33	1.21

* In the proposal of VPT, the storage charge and miscellaneous charge in the two Scenarios seems to be inadvertently exchanged which is correctly reflected in the above table.

7. The revised proposal filed by the VPT was forwarded to the concerned users/ organisation bodies/ prospective applicants/ major iron ore exporters to furnish their comments. The Steel Authority of India Limited (SAIL) has stated that it has no comments to offer. Apart from that, we have not received comments from any other users/ organisation bodies/ prospective applicants/ major iron ore exporters consulted on the revised proposal.

8. A joint hearing in this case was held on 2 November 2010 at the Visakhapatnam Port Trust. The VPT made a power point presentation of its proposal. At the joint hearing, VPT and the concerned users/ organisation bodies have made their submissions.

9.1. At the joint hearing, the VPT was advised to submit detailed justification for its proposal to deploy only one ship-loader and to review its proposal to remove the wide gap observed between the quay and yard capacities and submit its response within one week's time i.e., by 9 November 2010.

9.2. With reference to the points discussed at the joint hearing, the VPT has responded vide letter dated 22 November 2010. The VPT has furnished clarifications alongwith revised cost statements and Scale of Rates. The main points submitted by VPT are summarised below:

- (i). The provision of yard area in earlier proposal was 72,864 sq. mtrs. (639 mts. x 114 mtrs.). This has been enhanced to 76,380 sq. mtrs. (670 mtrs. x 114 mtrs.) to accommodate a stacking quantity of about 9 million tonnes per annum.
- (ii). Turn over ratio has been considered as 15 as against the norm of 12 turn rounds. The dwell time of iron ore at Visakhapatnam Port during last 3 years is 21 days, 24 days and 24 days. As such, average dwell time of 3 years i.e. 23 days is considered. Accordingly, turn over ratio works out to 15.8 or say 16 (365 days/23 days).
- (iii). The governing consideration for providing one Shiploader of 3000 TPH capacity instead of norm of 2 nos. prescribed in the guidelines is the operation convenience particularly keeping in view the length of berths and also due to technical feasibility. For the existing ore berth, only one ship loader exists for a berth length of 280 mtrs. where vessels of 280 mtrs. are berthed.

- (iv). As the quay capacity is arrived at 9.50 million tonnes and yard capacity is worked out at 9.0 million tonnes, all possibilities have been explored to match the terminal capacity to yard capacity. It would not be possible to increase the yard area further as the proposed area has already encroached the back up area of the existing berths and further increase of land will hamper the operational flexibility and development activity of the adjacent berths. On the above considerations, the quay capacity is 9.50 million tonnes and yard capacity is 9.0 million tonnes and the variation between two is only about 5%.
- (v). Due to the increase in yard area etc., there is some revision in related items of capital cost and accordingly the capital cost is arrived at Rs.275.20 crores. With the above changes, the revised handling rate is arrived at Rs.110.67 per tonne.

9.3. The summary of the revised cost statement filed by the VPT is explained below:

- (i). The revised capital cost is estimated at Rs.275.20 crores. The breakup thereon is given below:

Sl. No.	Particulars	(Rs. in lakhs)	Estimated capital cost
(i).	Civil Costs		
1.	Storage yard development	2243.26	
2.	Workshop area buildings	35.13	
3.	Electrical sub-station buildings	41.92	
4.	Railway lines, sidings & foundation for stacker, Reclaimer & ship loader	1211.13	
5.	Approach Roads	555.15	
6.	Conveyor galleries	2966.09	
7.	Transfer Towers	116.70	
8.	Dumper Houses	2429.06	
9.	Miscellaneous, water supply, administrative buildings, power control room, stores, etc.	1290.44	
		Sub-total	10888.88
(ii).	Mechanical equipment		
1.	Twin Wagon Tippler - 1 no.	2447.20	
2.	Stacker cum Reclaimer – 3000 TPH – 2 nos.	6523.57	
3.	Ship loader 3000 TPH - 1 no.	2468.72	
4.	Belt Conveyors - 1600 mm wide	2213.46	
5.	Belt Conveyors - 1200 mm wide	975.48	
6.	Metal detector and weighers (4+2 nos.)	56.65	
7.	Pay loaders - 4 nos.	135.95	
8.	Workshop equipment	113.30	
9.	Electrical power & control switch gears	386.34	
		Sub-total	15320.67
(iii).	Miscellaneous charges – [5% of (i). + (ii).] i.e. 5% * (10888.88 + 15320.67)		1310.48
	Total Capital Cost of the Project [(i) + (ii) + (iii)]		27520.03

- (ii). The revised Annual Revenue Requirement estimated by the VPT is as follows:

Sr. No.	Particulars	Rs. in lakhs
1.	Total annual operating cost	5740.40
2.	CAPITAL EMPLOYED	27520.03
3.	16% Return on capital employed	4403.20
	Total Annual Revenue Requirement	10143.60

- (iii). The revised annual revenue requirement in the ratio of 98% towards handling charges at 1% each towards storage and miscellaneous charges as per the norms prescribed in the guidelines.

(iv). Scale of Rates:

The upfront tariff proposed by the VPT as per the revised proposal dated 19 November 2010 is as follows:

(a). Cargo handling charges:

Sl. No.	Commodity	(Rate per metric tonne)	
		Foreign	Coastal
1.	Iron Ore	110.67	110.67

(b). Storage charges:

- (i). Percentage of cargo that attract storage charges - 28%
 - (a). Dwell time of cargo - 23 days
 - (b). Free period - 15 days
 - (c). Stay of vessel at berth - 1.67 days
 - (d). Days that attract storage - 6.33 days
(23 days-16.67 days)
 - (e). Percentage of cargo that attract storage - 28%
(6.33 days/23 days x 100)
- (ii). Cargo that attract storage charges - 25.15 lakh tonnes
(89.82 LT x 28%)
- (iii). Storage charges (beyond free period of 15 days) Rs. per tonne/ day
 - (a). For first week - 0.64
 - (b). For second to third week - 1.28
 - (c). Third week onwards - 2.56
- (c). Miscellaneous charges for sweeping, dust suppression, environment, etc. - Rs.1.13 per-tonne.

9.4. The VPT has subsequently vide letter dated 24 November 2010 made the following submissions as regards its revised proposal dated 22 November 2010:

- (i). As a requirement has arisen in between to allot the area to EQ-1 and EQ-1A berths which are also proposed under BOT basis and also keeping in view the requirement of land towards back up area for existing/BOT berths, storage area has been revisited and 76,380 sqm. (18.87 acres) was proposed to be as allotted as against 116,864 sqm. proposed earlier. To reduce the gap between the quay capacity and yard capacity of WQ-1 berth, 9 MT of capacity was considered for the subject proposal for which 76,380 sqm. (18.87 acres) was considered sufficient.
- (ii). There is no requirement for the Marshalling yard as R&D yard already existing at Port of Visakhapatnam can meet the requirement of WQ-1 berth. Also, there are proposals like development of Inter change yard at Mindi which will meet the requirement of BOT projects including the subject project.

10. The proceedings relating to consultation in this case are available on records at the office of this Authority. An excerpt of the comments received and arguments made by the concerned parties will be sent separately to the relevant parties. These details will also be made available at our website <http://tariffauthority.gov.in>.

11. With reference to totality of the information collected during the processing of this case, the following position emerges:

- (i). The proposal is to fix upfront tariff cap for mechanised handling of iron ore at the Visakhapatnam Port Trust (VPT) to be developed on Public Private Participation (PPP) basis. The proposal is based on the guidelines for upfront tariff fixation issued by the Ministry of Shipping, Road Transport and Highways (MSRTH) in February 2008.

As per Clause 2.2. of the guidelines for upfront tariff setting for PPP Projects at the major ports of February 2008, the tariff caps to be prescribed would be applicable to all the projects to be bid out for iron ore handling at the Visakhapatnam Port Trust during the next five years. It is noteworthy that the VPT is well aware of this position.

- (ii). The VPT in line with our advice has reviewed its earlier proposal and filed a revised proposal dated 22 November 2010 wherein it has reduced the mismatch between the yard capacity and the quay capacity which was observed in its original proposal. The revised proposal filed by VPT vide its letter dated 22 November 2010, along with the information / clarification furnished during the processing of the case is considered in this analysis.
- (iii). The proposal of VPT dated 22 November 2010 in general complies with the guidelines issued for upfront tariff setting vide Notification No.TAMP/52/2007-Misc. dated 26 February 2008. Deviations proposed in some of the norms / parameters are, *inter alia*, discussed in the subsequent paragraphs.
- (iv). Optimal Terminal Capacity:

(a). Optimal Quay Capacity:

- (i). The VPT has assessed the optimal quay capacity of the mechanised iron ore handling terminal at 9.50 Million Tonnes Per Annum.
- (ii). The share of handymax vessel and the panamax vessels was assumed at 50% each in its original proposal. Subsequently, in view of our observation and keeping in view the dredging projects under implementation, the VPT has considered the share of the panamax vessel at 67% and the share of handy max vessel at 33% in the revised proposal.

The port has submitted that presently cape size iron ore vessels are handled only at the outer harbour. In view of restriction in the draft at inner harbour where this facility is envisaged it does not expect any cape size vessel at the proposed terminal. The share of capacity of vessels assumed by the VPT is relied upon and considered in the analysis.

- (iii). The most important deviation made by the VPT in the current proposal for determination of upfront tariff is in the number of ship loaders and consequently the handling rate of panamax vessel.

The normative list of equipment suggested in the guidelines for iron ore terminal stipulates deployment of 2 ship loaders apart from other equipment. As against the prescribed norm of 2 ship loaders, the port has proposed deployment of 1 ship loader.

The port has explained that the existing mechanised iron ore berth at the outer harbour of the port operates with one ship loader and desired output is achieved. The length of existing ore berth is 280 mtrs. where vessels of 280 mtrs. are berthed and the proposed iron ore terminal is also of the same berth length.

Keeping in view the operational convenience particularly in view the length of berths and also due to technical feasibility, the port has justified that 1 ship loader is sufficient at the proposed iron ore terminal. This Authority has not gone into the merit of the arguments of VPT either regarding the optimal length of quay or the technical feasibility, as these issues are to be addressed by the Project Clearing authorities in the Government.

Though the port insisted upon a single ship loader configuration, it has vide its letter dated 18 September 2010 furnished a scenario of upfront tariff calculation with two ship loaders. It is observed that in the scenario of two ship loaders furnished by VPT, though the optimal quay capacity is assessed at 11.52 MTPA, the yard capacity acts as a major limiting factor resulting in wide gap between the two capacities.

The port has clarified that it would not be possible to increase the yard area further as the proposed area has already encroached the back up area of the existing berths and further increase of land will hamper the operational flexibility and development activity of the adjacent berths. As the yard capacity is a constraint as reported by the port, even if the quay capacity is enhanced reckoning two ship loaders as per the norms prescribed, it may not serve any useful purpose except burdening users with the increase tariff to cover the capital cost and operating cost of the additional ship loader. Incidentally, the techno-economic feasibility report for the WQ-1 project takes into account operation of one ship loader.

It is notable that in the revised proposal filed by the VPT dated 22 November 2010, the quay capacity is assessed at 9.5 MTPA and optimal yard capacity at 8.98 MTPA i.e. nearly 9 MTPA. Though a deviation is made from the norm prescribed in the number of ship loaders, the loading rate for handymax vessel is considered at par with the normative loading rate prescribed, mainly because of higher capacity of ship loader considered. For panamax vessel, the handling rate is proposed to be lower than the norm prescribed, which is supported with calculation.

In view of the above and mainly recognising the constraints of yard capacity, the deviation proposed by the VPT in the number of ship loader is accepted. This deviation is allowed subject to the condition that the upfront tariff prescribed will apply for deployment of one ship loader only in the terminal for the reasons adduced by VPT. The VPT is advised to ensure that the RFQ inviting the bid and the Concession Agreement to be signed will reflect this position.

- (iv). The norms for loading iron ore is stipulated at 25000 tonnes per day for handy max vessel and the 55000 tonnes / day for handling panamax vessels which is based on two ship loaders.

As against the above position, the VPT has considered the handling rate of 25,000 tonnes per day for handymax vessels for one ship loader at par with the norms which is applicable for two ship loaders. The port has confirmed that the existing ore berth operating with one ship loader has achieved the loading rate of 25000 tonnes per day and hence the port is confident that same output can be achieved at the proposed berth also.

For panamax vessel, the handling rate is considered at 43200 tonnes per day based on the technical specification of the equipment. The port has assumed handling rate of ship loader @ 3000 tonnes per hour for 365 days and the efficiency factor is reckoned at 60% to factor the time taken for operational requirements like hatch changing, draft survey, initial arrangements, etc. It is relevant to state here that the actual loading rate highest achieved by the VPT in the past three years at the mechanised iron ore berth with deployment of one ship loader is reported at 35358 tonnes per day for panamax vessel. The loading rate of 43200 tonnes/ day for panamax vessel proposed by the port is higher than the best loading rate achieved by the port and the port has substantiated its proposal with the calculation. Relying on the clarification/ calculation furnished by the VPT, the handling rate for panamax vessel assumed by the VPT is accepted.

(b). Optimal Yard Capacity:

(i). The upfront tariff guidelines stipulate that the yard capacity is to be assessed for the area of the yard made available by the port for development. Originally, the port proposed to allot 116,864 sq. mtrs. of land of which 72,864 sq. mtrs. was proposed for development of stackyard. Subsequently, the port has reviewed the land requirement and proposed to allot 72,864 sq. mtrs. of area. On our insistence to examine the feasibility of removing the gap between the yard and quay capacities, the port in the revised proposal dated 22 November 2010 has proposed to increase the total allotment of land to 76,380 sq. mtrs. for storage and allied facility.

(ii). Stacking Capacity:

The VPT has considered the stacking factor at 15 tonnes per square metre as per the norms prescribed in the guidelines.

(iii). Plot turnover:

The norm for plot turnover for an iron ore terminal prescribed in the guidelines is 12 and the number of free days is prescribed at 25. In the original proposal of July 2010, the VPT had considered the turnover ratio as 14.3. In the revised proposal of November 2010, the VPT has assumed the turn over factor at 16. The port has justified that the average dwell time of the existing iron ore facility at Visakhapatnam Port during last three years is 23 days. Adopting this as a base, turn over ratio works out to 15.8 or say 16 (365 days/23 days). Based on the justification furnished by the port, and recognising that this deviation from the norms prescribed in fact results in improvement in the yard capacity, the same is accepted.

(iv). The optimal yard capacity of the mechanised terminal for iron ore adopting the stacking factor and the turnover ratio as explained above and applying the formula prescribed in the guidelines is assessed at 8982288 tonnes i.e. 8.98 Million Tonnes Per Annum (MTPA).

(c). Optimal Terminal Capacity:

The optimal capacity of the mechanised terminal is considered at 8982288 tonnes per annum being lower of the two capacities i.e. quay and yard in the calculation of upfront tariff.

As brought out earlier, relaxation is given from the norms prescribed in the guidelines with reference to number of ship loaders for reasons cited by the VPT. Constraint of yard capacity is the most significant reasons. Hence if at the time of actual operation; either the number of shiploaders or the parameters determining the yard capacity are found to be different from the parameters considered in the determination of the upfront tariff, the VPT should approach the Authority for review of the upfront rate determined in this Order.

(v). **Capital Cost:**

The revised capital cost for the iron ore terminal estimated by the VPT is Rs.275.20 crores for cargo handling services as explained hereunder:

(a). **Civil construction cost:**

The upfront tariff guidelines broadly indicate the civil works involved for iron ore terminal and require the port to estimate the civil cost. The items of civil work considered in the estimates prepared by the VPT follow the broad indicative list prescribed in the guidelines for iron ore terminal except marshalling yard which is not included in the estimates furnished by the port.

(b). **Equipment cost:**

As per the guidelines, the capital cost is to be estimated for the list of equipment prescribed therein:

- (i). The deviation made by the VPT with reference to the ship loader from the normative level of equipment prescribed in the guidelines is already explained in the preceding paragraphs.
- (ii). The normative list of equipment prescribes 2 nos. of reclaimers and 2 stackers amongst other equipment, whereas the VPT has considered two numbers of stacker-cum-reclaimer.

Earlier also the VPT in the upfront tariff fixation for coking coal and thermal coal and another proposal for determining upfront tariff for thermal and steam coal had considered deployment of reclaimer-cum-stacker instead of deployment of reclaimer and stacker separately. This position was relied upon by this Authority in Order No.TAMP/58/2008-VPT dated 27 November 2009 and No.TAMP/53/2009-VPT dated 4 May 2010 while determining the upfront tariff in the respective case.

- (iii). The normative list of equipment prescribes two wagon tipper and two cranes, among other equipment. The port has clarified that deployment of twin wagon tippler instead of 2 nos. wagon tipplers will meet the requirement with higher productivity and is cost effective. As regards cranes, the port has clarified that since the proposal envisages integrated mechanized loading of iron ore, deployment of cranes is not necessary. In the earlier proposal filed by the VPT for fixation of the upfront tariff thermal and steam coal also the same sets of equipment were considered by the VPT which were relied upon by this Authority in Order No.TAMP/53/2009-VPT dated 4 May 2010.

- (c). The civil and equipment cost estimates prepared by the port are with provision for contingencies to take care of any requirement which is not envisaged in the estimates; works contract tax and engineering / supervision charge. The same approach has been relied upon in the tariff determination of the other upfront tariff cases of the VPT.

The unit cost of wagon loader, stacker cup reclaimer, ship loader, metal detectors and weighers, workshop equipment and electric power & control switch gears considered by VPT are as per the position relied upon by this Authority in the upfront tariff fixed for coal terminal at Berth no EQ1A in the Order passed on 4 May 2010. As regards the capital cost of belt conveyor, the port has not furnished documentary evidence. The capital cost estimated by the VPT for the belt conveyor for the proposed iron ore terminal is comparable to capital cost estimated by the port in the upfront tariff proposal for thermal and steam coal handling at EQ1A berth and steam coal handling at EQ1 berth for the proportionate length of the belt conveyor and hence the estimates of VPT relied upon in this case.

In respect of capital cost for civil works, the port has furnished rate analysis and clarified that estimates are based on the similar type of works executed earlier in VPT with escalation which is matching with the cost arrived as per the prevailing market rates. The upfront tariff guidelines require the port to estimate the civil cost.

The capital cost estimates furnished by the port for civil works and the equipment cost is relied upon. It is notable that none of the users or bidders have any objection to the capital cost estimates furnished by the VPT.

- (d). The VPT has estimated miscellaneous capital cost at 5% on the civil and equipment cost, which is found to be in line with the norm prescribed in the guidelines.
- (e). The return on capital employed is estimated at 16% of the estimated capital cost. Essel Mining & Industries has requested to reduce return to 12%. It is relevant here to mention that the rate of ROCE was reviewed recently by this Authority and it was decided to adopt ROCE of 16% for the year 2009-10 to determine tariff for major ports and private terminals. Hence, the return on capital employed is computed at 16% on the estimated capital cost. This works out Rs.44.03 crores for cargo handling services.

(vi). Operating Cost:

- (a). The upfront tariff guidelines for iron ore terminal prescribe power consumption norm at 1.40 units per tonne. The VPT has estimated the power cost adopting the consumption norm prescribed in the guidelines.

The unit cost of power considered by the VPT is Rs.6.26. The VPT has furnished copy of the electricity bill of June 2010 raised by APEPDCL in support of the unit rate of power.

- (b). As per the norms, the repairs and maintenance cost is estimated at 1% on the civil assets and 7% on the mechanical and electrical equipment, insurance cost at 1% of the gross fixed assets and other expenses at 5% of the gross value of fixed assets.

- (c). Depreciation, as per the guidelines, should be calculated following the depreciation rates for Straight Line Method (SLM) prescribed in the Companies Act, 1956. Depreciation is computed @ 3.34% on civil cost and 10.34% on equipment cost as per the rates prescribed in the Companies Act under the SLM for the relevant group of assets.

- (d). Lease rentals is calculated for 76830 sq. mtrs of total area. The VPT has estimated the lease rent based on the rates approved by this Authority for quinquennium of 2003-08. Annual escalation is considered @ 2% per annum as per the existing schedule of rates from the years 2004-05 onwards to 2009-10.

The guidelines for upfront tariff guidelines stipulate that the lease rent for purpose of berthing at the port land is to be estimated based on the rate prescribed in Scale of Rates of the respective Major Port Trusts. The lease rent of the land area and no. 12 belonging to the VPT was last approved by this Authority vide Order dated 27th March 2008 (No.TAMP/41/2005-VPT on 22 April 2008 for the quinquennium 1998-2003 and 2003-2008 following the Government guidelines on land policy issued in March 2004. The lease rent approved by this Authority is due for revision after 2008 but the port has not yet filed any proposal for revision of lease rents. Till such time in line with the guidelines of the Government on land policy of major ports. Till such time any revision takes place, the existing Scale of Rates continues.

The estimate of the VPT for this item, which is based on the rate approved previously and is proposed by this Authority for quinquennium of 2003-08 with approved annual escalation of 2% and application of the approved rate applicable for Zone-II A2 as proposed by the VPT, is considered without any change.

In case the revised lease rental for the quinquennium 2008-13 comes into effect before issue of the RFP for the proposed terminal, then the port may approach this Authority to review the upfront tariff with reference to this revised lease rate item.

(vii). A comparative statement of proposals fixing upfront tariff submitted by the VPT and the position considered in this order is attached as Annex - I.

(a). The total revenue requirement from cargo handling service is estimated at Rs.10143.62 lakhs which is an aggregate of operating cost of Rs.5740.42 lakhs and Return on a capital cost of Rs.4403.20 lakhs.

(b). As per the guidelines, 98% of the total revenue requirement is apportioned to handling charge and 1% each to storage charge and miscellaneous charge for arriving at the pre-determined tariff.

(c). Based on the optimal capacity of the terminal assessed at 8.98 MTPA, the composite handling rate to meet the estimated revenue requirement of Rs.9940.74 lakhs from cargo handling service works out to Rs.110.67 per tonne. By way of abundant caution it is stated that the upfront tariff approved in this case is for operations with one ship loader.

(d). Composite handling charge proposed by the VPT include unloading of cargo received from wagon through unloading facilities at dumper house, transfer the same to the stackyard, storage at stackyard upto a free period of 15 days, reclaiming from the stackyard and loading onto ships, wharfage and all other miscellaneous services not specifically prescribed in the Scale of Rates.

(e). The VPT has assumed the dwell time of cargo at 23 based on the average position obtained in the past three years. Reckoning the average dwell time of cargo the stay of the vessel at berth for 1.67 days and the proposed free period of 15 days, the port has calculated that 28% of the total cargo will attract demurrage. It has proposed the rate for the first slab (1st week) at 0.64 per tonne. For the subsequent slabs, the storage charges are proposed 2.0 times and 4 times the rate proposed for the first slab. The approach followed by VPT in arriving at the storage charge is in line with the approach followed by the VPT in the other upfront tariff cases. The proposed rate is accepted.

(f). The tariff cap for miscellaneous charge works out to Rs.1.13 per tonne as proposed by VPT. The miscellaneous charge covers charges for sweeping, dust suppressions, environment safety etc.

- (g). As per the coastal policy of the Government which is prescribed in clause 4.3. of the tariff guidelines notified on 31 March 2005, handling of iron ore cargo is not entitled for any coastal concession. The port has also therefore rightly not proposed any concessional tariff in the handling charge for coastal category. As no coastal concession in tariff is envisaged in handling of iron ore, it is not necessary to distinguish the handling rates for foreign and coastal category in the Scale of Rates. For the same reasons, the conditionalities proposed at note 1.2. about concession applicable to coastal cargo are also not found relevant.
- (viii). The development of mechanised handling of iron ore by the operator under PPP model is envisaged on the existing berth i.e. WQ-1 of the port. The VPT has reported that berth hire charges for the proposed iron ore terminal at the subject berth will accrue to the VPT as per the rates prescribed in the Scale of Rates of the port.
- As the levy of berth hire charges is not within the scope of the concessionaire for reasons cited by the VPT, it is not found relevant to include the conditions proposed at note (i) about reckoning the status of the vessel for the purpose of vessel related charges and the definition of 'foreign-going' and 'coastal' vessels. Hence the proposed condition is not included in the Scale of Rates for the iron ore terminal.
- (ix). Some of the common conditions stipulated in the guidelines of 2005 and uniformly prescribed in the Scale of Rates of other major ports / private terminals such as users should not be required to pay charges for delays beyond reasonable level attributable to the private terminal operator, free days to exclude Customs holidays and terminal's non-operating days, storage charge shall not be levied if the terminal operator is not in a position to deliver/ ship the cargo when requested by user for reasons attributable to the operators proposed by the VPT are incorporated in the upfront tariff schedule for iron ore terminal.

12.1. As per clause 2.8 of the Guidelines, the tariff caps will be indexed to inflation but only to an extent of 60% of the variation in Wholesale Price Index (WPI) occurring between 1 January 2008 and 1 January of the relevant year. Such automatic adjustment of tariff caps will be made every year and the adjusted tariff caps will come into force from 1 April of the relevant year to 31 March of the following year. In the instant case, since the estimation of capital cost and unit rate of operating cost considered in the upfront tariff calculation pertain to the year 2010 as reported by the VPT, it may be appropriate and relevant to prescribe the base WPI to be considered for automatic adjustment every year as 1 January 2010.

12.2. As specified in clauses 2.9.1. and 2.9.2. of the guidelines, before commencement of commercial operations, the private operator shall approach this Authority for notification of Scale of Rates containing the approved ceiling rates and the statement of conditions, as required under Section 48 of the Major Port Trusts Act, 1963.

12.3. As per clause 3.8.5 of the guidelines, if any question arises requiring clarifications or interpretation of the Scale of Rates and the statement of conditionalities, the matter shall be referred to this Authority and its decision in this regard will be binding on the operator.

12.4. The performance norms for the projects should be clearly brought out in the bid documents. The private operator is expected to perform at least at the performance norms brought out in the bid document/concession agreement. As stated earlier, the VPT should clearly bring out in the bid document as well as in the Concession Agreement that the private operator will be permitted to deploy one ship loader only.

12.5. The actual performance of the private operators will be monitored by this Authority. If any complaint regarding quality of service is received, this Authority will enquire into such allegation and forward its findings to the Visakhapatnam Port Trust. If any action is to be taken against the private operators, the Visakhapatnam Port Trust shall initiate appropriate action in accordance with the provisions of the relevant Concession Agreement.

12.6. During the commercial operation at the terminal, within 15 days from the end of every quarter, the private operator shall submit to this Authority through the Visakhapatnam Port Trust a report containing the terminal's physical and financial performance during the preceding three months.

13. In the result, and for the reasons given above and based on a collective application of mind, this Authority approves the tariff caps for mechanised handling of iron ore at Visakhapatnam Port Trust attached as Annex - II.

RANI JADHAV, Chairperson

[ADVT III/4/143/10-Exty.]

FORMULATION OF UPFRONT TARIFF FOR IRON ORE TERMINAL AT VISAKHAPATNAM PORT TRUST

ANNEX - I

Sr. No.	Particulars	Original Proposal dated 17 July 2010	Estimates furnished by the VPT		Further revised calculation vide letter dated 22 November 2010	Estimates considered by VAMP
			Revised proposal vide letter dated 18 September 2010	Rs. in lakhs		
I.	Optimal Capacity					
(i).	Optimal Quay Capacity					
(a).	Share of Vessel Size					
	Percentage share of capacity of Panamax (vessels 45000 to 60000 DWT)	(S1)	50%	67%	67%	67%
	Percentage share of capacity of Handymax vessels (upto 45000 DWT)	(S2)	50%	33%	33%	33%
(b).	Ship day Output (in tonnes per day) (for one ship loader instead of 2 ship loaders prescribed in the guidelines except Scenario - B)					
	- Panamax vessels - Norm - 55000 T/day	(P1)	43200	43200	55000	43200
	- Handymax vessels - Norm - 25000 T/day	(P2)	25000	25000	25000	25000
(c).	$\text{Quay Capacity} = 0.7 * ((S1 * P1) + (S2 * P2)) * 365$	8712550	9503067	11523050	9503067	9503067
	Quay Capacity in million tonnes		8.71	9.50	11.52	9.50
(ii).	Optimal Yard Capacity					
(a).	Area of yard made available by the Port (in square metres)	(A)	72864	72864	72864	76380
	Area available for stacking (%)	(U)	70%	70%	70%	70%
(b).	Stacking Quantity per square metre (tons)	(Q)	15.00	15.00	15.00	15.00
(c).	Annual Turnover Ratio of the plot	(T)	14.3	15.2	15.2	16
(d).	Yard Capacity (in tonnes) = 0.7 * A * U * Q * T					
(e).	Total Yard Capacity (in tonnes)	7658371	8140366	8140366	8982288	8982288
(f).	Total Yard Capacity (in million tonnes)	7.66	8.14	8.14	8.98	8.98
(iii).	Optimal capacity of the Terminal - lower value of the optimal quay capacity and optimal yard capacity (in Million tonnes Per Annum).		7.66	8.14	8.14	8.98
II.	Capital Cost					
(i).	Cargo Handling Activity	Rs. in lakhs	Rs. in lakhs	Rs. in lakhs	Rs. in lakhs	Rs. in lakhs
(a).	Civil Costs					
	- Storage yard development	1941.89	1941.89	1941.89	2243.26	2243.26
	- Workshop area buildings	35.13	35.13	35.13	35.13	35.13
	- Electrical sub-station buildings	41.92	41.92	41.92	41.92	41.92
	- Railway lines, sidings & foundation for stacker, reclaimer & ship loaders	1375.41	1375.41	1375.41	1211.13	1211.13
	- Approach roads	555.15	555.15	555.15	555.15	555.15
	- Conveyor galleries	2966.09	2966.09	2966.09	2966.09	2966.09
	- Transfer towers	116.70	116.70	116.70	116.70	116.70
	- Dumper houses	2429.06	2429.06	2429.06	2429.06	2429.06
	- Miscellaneous, water supply, administrative buildings, power control room, stores, etc.	1279.11	1279.11	1279.11	1290.44	1290.44
	Subtotal (a)	10740.46	107.5	10740.46	10888.88	10888.88

Sr. No.	Particulars	Original Proposal dated 17 July 2010	Estimates furnished by the VPT		Estimates considered by TAMP
			Revised proposal vide letter dated 18 September 2010	Further revised calculation vide letter dated 22 November 2010	
(b)	Equipment Cost				
- Twin Wagon Tippler (VPT proposes 1 no.)	2447.19	2447.20	2447.20	2447.20	2447.20
- Norm - 2 nos. of wagon tippler					
- Stacker cum Reclaimer (VPT proposes 2 Nos.)	6523.58	6523.57	6523.57	6523.57	6523.57
- Norm - 2 nos. of stacker and 2 nos of reclaimers					
- Ship loader (VPT proposes 1 no.)	2468.72	2468.72	24937.43	2468.72	2468.72
- Norm - 2 nos. of ship loaders					
- Belt Conveyors (1600 mm wide)	2098.24	1888.42	1888.42	2213.46	2213.46
- Belt Conveyors (1200 mm wide)	975.48	914.29	914.29	975.48	975.48
- Metals detector and weighers	56.65	56.65	56.65	56.65	56.65
- Pay loaders (VPT proposes 4 nos.)					
- Norm - 4 nos. of pay loaders	135.95	135.95	135.95	135.95	135.95
- Workshop equipment	113.30	113.30	113.30	113.30	113.30
- Electric Power & control switch gears	386.34	386.34	386.34	386.34	386.34
Subtotal (b)	15205.45	14934.44	17403.15	15320.67	15320.67
(c)	Miscellaneous [5% on (a) and (b)]	1297.30	1283.75	1407.18	1310.48
	Total Capital Cost for Handling Activity - (a + b + c)	27243.21	.26958.65	29550.79	27520.03
	III Operating Cost				
(i).	Cargo Handling Activity	Estimates (Rs. in lakhs)	Estimates (Rs. in lakhs)	Estimates (Rs. in lakhs)	Estimates (Rs. in lakhs)
(a). Power Cost (1.4 units per tonne) Unit rate Rs. 6.20 in original proposal updated to Rs. 6.26 per unit in revised proposals)	664.72	713.39	713.39	787.18	787.21
(b). Repair & Maintenance					
- Civil Assets (1% on civil work)	107.40	107.40	107.40	108.89	108.89
- Mechanical & Electrical Equipment including spares (7% on mechanical and electrical works)	1064.38	1045.41	1218.22	1072.45	1072.45
(c). Insurance (1% on Gross fixed assets)	272.43	269.59	295.51	275.20	275.20
(d). Depreciation	1930.97	1902.95	2158.22	1947.85	1947.85
(e). License Fee	264.44	164.88	164.88	172.83	172.83
(f). Other Expenses towards salaries and overheads (5% on gross value of assets)	1362.16	1347.93	1477.54	1376.00	1376.00
Total Operating Cost	5666.50	5551.55	6135.15	5740.40	5740.42
	IV Revenue Requirement & proposed tariff				
(i).	Cargo Handling charge				
1. Revenue Requirement					
(a). Total Operating Cost	5666.50	5551.55	6135.15	5740.40	5740.42
(b). Return on capital Employed @ 16%	4358.91	4313.38	4728.13	4403.20	4403.20
(c). Total Revenue requirement from cargo handling activity	10025.41	9864.93	10863.28	10143.60	10143.62
2. Apportionment of Revenue Requirement					
(a). Handling Charges (98% of ARR)	9824.91	9667.63	10646.01	9940.72	9940.74
(b). Storage Charges (1% of ARR)	100.25	98.65	108.63	101.44	101.44
(c). Miscellaneous Charge (1% of ARR)	100.25	98.65	108.63	101.44	101.44
(d). Total Revenue requirement from cargo handling activity	10025.41	9864.93	10863.28	10143.60	10143.62
3. Proposed tariff :per tonne rate					
(a). Iron Ore Handling Charge (Composite)					
- Revenue Requirement (Rs. in lakhs)	9824.91	9667.63	10646.01	9940.72	9940.74
- Optimal Capacity (Million Tonnes per annum)	7.66	8.14	8.14	8.98	8.98
Composite Handling Charge (Rs. per tonne)	128.30	118.77	130.79	110.67	110.67
(b). Storage Charge					
- Revenue Requirement (Rs. in lakhs)	100.25	98.65	108.63	101.44	101.44
- % of Cargo to attract storage charge	20%	30%	30%	28%	28%
- Cargo likely to pay storage charge (lakh tonnes)	15.32	24.42	24.42	25.15	25.15
(i). Free period	15 days	15 days	15 days	15 days	15 days
(ii). Storage Charge (beyond the free period)	Rate Per tonne per day or part thereof	Rate Per tonne per day or part thereof	Rate Per tonne per day or part thereof	Rate Per tonne per day or part thereof	Rate Per tonne per day or part thereof
Slab in original proposal	Slabs in Revised proposals				
-First five days	For first week	1.51	0.55	0.61	0.64
-6th day to 10th day	For second to third week	3.02	1.10	1.22	1.28
-11th day onwards	Third week onwards	6.04	2.20	2.44	2.56
(c). Miscellaneous Charge					
- Revenue Requirement (Rs. in lakhs)	100.25	98.65	108.63	101.44	101.44
- Optimal Capacity (Million Tonnes Per Annum)	7.66	8.14	8.14	8.98	8.98
- Miscellaneous Charge per tonne	1.31	1.21	1.33	1.13	1.13

ANNEX - II**VISAKHAPATNAM PORT TRUST****UPFRONT TARIFF SCHEDULE FOR MECHANISED HANDLING OF IRON ORE****1.1. DEFINITIONS**

In this Scale of Rates unless the context otherwise requires, the following definitions shall apply:

- (i). "Day" shall mean the period starting from 6.00 A.M. of a day and ending at 6.00 A.M. on the next day.

1.2. GENERAL TERMS & CONDITIONS

(i). Interest on delayed payments / refunds.

- (a). The user shall pay penal interest on delayed payments of under this Scale of Rates. Likewise, the terminal operator shall pay penal interest on delayed refunds.

- (b). The rate of penal interest will be 2% above the prime lending rate of the State Bank of India.

- (c). The delay on refunds will be counted only 20 days from the day of completion of services or on production of all the documents required from the users, whichever is later.

- (d). The delay in payments by the users will be counted only 10 days after the date of raising the bills by the terminal operator. This provision shall, however, not apply to the cases where payment is to be made before availing the services where payment of charges in advance is prescribed as a condition in the scale of rates.

- (ii). In calculating the gross weight or measurement by volume or capacity of any individual item, fractions upto and inclusive 0.5 shall be taken as 0.5 unit and fractions of above 0.5 shall be treated as one unit, except where otherwise specified.

- (iii). All charges worked out shall be rounded off to the next higher rupee on the grand total of the bill.

- (iv). (a). The rates prescribed in the Scale of Rates are ceiling levels: likewise, rebates and discounts are floor levels. The terminal operator may, if they so desire, charge lower rates and / or allow higher rebates and discounts.

- (b). The terminal operator may also, if they so desire rationalise the prescribed conditionalities governing the application of rates prescribed in the Scale of Rates if such rationalisation gives relief to the user in rate per unit and the unit rates prescribed in the Scale of Rates do not exceed the ceiling levels.

- (c). The terminal operator should notify the public such lower rates and / or rationalisation of the conditionalities governing the application of such rates provided the new rates fixed shall not exceed the rates notified by the TAMP.

- (v). Users will not be required to pay charges for delays beyond reasonable level attributable to terminal operator.

2. CARGO HANDLING CHARGES:

Sl. No.	Commodity	Unit	Rate in Rupees
(a).	Iron Ore	Per Metric Tonne	110.67

Note:

The handling charges prescribed above is a composite charges for unloading of cargo from wagon through unloading facilities at dumper house, the transfer the same upto the point of storage, storage at the stack yard upto a free period of 15 days, reclaiming from stack yard, loading onto the ship, wharfage and all other miscellaneous services not specifically prescribed in the scale of rates.

3. STORAGE CHARGES:

The Storage charges for the cargo stored in the stack yard beyond the free period of 15 days shall be as below:

(Rate in Rs. per tonne per day or part thereof)				
Sl. No.	Commodity	Rate for first week for the balance cargo remaining after the free period	Rate for second week for the balance cargo	Rate for third week onwards for the balance cargo
1.	Iron ore	0.64	1.28	2.56

Notes:

- (i). 15 free days shall be allowed. Free period for export cargo shall commence from the actual date of the receipt of goods in the Port premises.
- (ii). For the purpose of calculation of free period, Custom notified holidays and Terminal's non-working days shall be excluded.
- (iii). Storage charges shall be payable for all days including Terminal's non-working days and Customs notified holidays for stay of cargo beyond the prescribed free days.
- (iv). Storage charges on cargo shall not accrue for the period when the terminal operator is not in a position to deliver / ship the cargo when requested by the user due to reasons attributable to the Terminal operator.

4. MISCELLANEOUS CHARGES:

The following Miscellaneous charges are applicable for iron ore handled:

Sl. No.	Particulars	Rate per tonne or part thereof (in Rs.)
(i).	Charges for all miscellaneous services such as sweeping, dust suppression and environment etc.	1.13

5. GENERAL NOTE TO SCHEDULE (2) TO (5) ABOVE:

The tariff caps will be indexed to inflation but only to an extent of 60% of the variation in Wholesale Price Index (WPI) occurring between 1 January 2010 and 1 January of the relevant year. Such automatic adjustment of tariff caps will be made every year and the adjusted tariff caps will come into force from 1 April of the relevant year to 31st March of the following year.
